ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ РОССИЙСКОГО ФЛОТА 1917-1945

ПОЛИГОН

Доценко В. Д., Бойнович А. Д.,
Живов В. Г., Купрюхин В. А.

ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ РОССИЙСКОГО ФЛОТА 1917-1945

ПОЛИГОН
Санкт-Петербург
2003

УДК 929.7(47)"1917/45"
ББК 63.2(2)6
Д55

Доценко В.Д.
Д55 Знаки и жетоны Российского флота, 1917—1945 / В.Д. Доценко, А.Д. Бойнович, В.Г. Живов, В.А. Купрюхин. — СПб.: ООО «Издательство «Полигон»: 2003. — 138, [6] с.: ил.

ISBN 5-89173-176-2

В книге рассказано о нагрудных знаках и жетонах Российского флота 1917—1945 гг., вручаемых за окончание военно-учебных заведений, за подвиги и служебные отличия, в память о юбилейных датах и о заграничных плаваниях, за победы на гребно-парусных гонках и т. д.

Книга рассчитана на коллекционеров, музейных работников, кинематографистов, художников и на читателей, интересующихся военной историей.

УДК 929.7(47)"1917/45"
ББК 63.2(2)6

Научно-популярное издание

Виталий Дмитриевич Доценко
Анатолий Донович Бойнович
Валентин Георгиевич Живов
Владимир Андреевич Купрюхин

ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ РОССИЙСКОГО ФЛОТА 1917—1945

Главный редактор *Н. Л. Волковский.*
Редактор *И. В. Петрова.* Технический редактор *И. В. Буздалева.*
Корректор *И. С. Миляева.* Компьютерная верстка *Е. М. Петровой*

ЛР ИД № 03073 от 23.10.2000 г.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 02.07.03.
Формат 70×100$^{1}/_{16}$. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 11,61. Тираж 3000 экз. Заказ 1599.

ООО «Издательство «Полигон».
194044, С.-Петербург, Б. Сампсониевский пр., 38/40.
Тел.: 320-74-24; тел./факс: 320-74-23. E-mail: polygon@rol.ru

Издание осуществлено при техническом содействии
ООО «Издательство АСТ»

При участии ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.02.
РБ, 220013, Минск, ул. Кульман, д. 1, корп. 3, эт. 4, к. 42.

Отпечатано с готовых диапозитивов на ИП «Принтхаус». Заказ 272.
Лицензия ЛП № 473 от 15.11.2001 года. 220600, г. Минск, ул. Красная, 23, офис 3.

Открытое акционерное общество «Полиграфкомбинат им. Я. Коласа».
220600, Минск, ул. Красная, 23.

© Доценко В. Д., Бойнович А. Д., Живов В. Г., Купрюхин В. А., 2002
© ООО «Издательство «Полигон», 2002
© Гузь В. Г., дизайн переплета, 2002

ISBN 5-89173-176-2

Посвящается 300-летию Санкт-Петербурга

ОТ АВТОРОВ

Это издание — логическое продолжение книги-альбома «Знаки и жетоны Российского императорского флота 1696—1917». Это вторая книга четырехтомника, в котором впервые в отечественной историографии предпринята попытка рассказать о знаках и жетонах морской тематики. Как и в предыдущем томе, мы постарались возможно полнее установить историю появления каждого знака и жетона, их статут, особенности изготовления, тираж и др.

Первые знаки и жетоны советского периода во многом схожи со знаками и жетонами дореволюционного времени. Однако заметно стремление заменить царскую символику новой — пролетарской. Со знаков рассматриваемого периода исчезли императорские короны, двуглавые орлы, вензели монархов, трехцветный государственный и Андреевский флаги. Вместо них появились советские символы: плуг и молот (впоследствии серп и молот); красные пятиконечные звезды; красное знамя; флаг Рабоче-Крестьянского Красного Флота и т. д. Однако на некоторых знаках советского периода можно встретить элементы прежней символики.

В первые годы советской власти, несмотря на голод и разруху, старыми мастерами изготавливались прекрасные знаки и жетоны с соблюдением традиций русского ювелирного искусства. Такие знаки и жетоны состояли из многих деталей (то есть являлись сборными), покрывались горячими эмалями и позолотой, выполнялись из серебра. При этом до 1928 г. на знаках сохранялись как прежние пробирные клейма, так и клейма известных ювелиров, и только после 1928-го появились новые клейма. Встречались знаки с совмещенными старыми и новыми клеймами. Нетрудно заметить, что более поздние знаки и жетоны уже не такие изящные, а порой даже грубоватые, что характерно для 1930-х гг.

Работая над этой книгой, мы не ставили перед собой цель пропагандировать или же критиковать советский строй. В первую очередь мы хотели беспристрастно передать дух эпохи посредством нагрудных знаков и жетонов и, конечно, при этом нам не удалось избежать тех лозунгов и девизов, которые существовали в то время.

В целом рассматриваемый в книге период не так богат количеством выпущенных знаков, особенно это относится к знакам и жетонам Военно-морского флота. Но эти знаки чрезвычайно редки и интересны. Их подчас труднее найти, чем дореволюционные. Причин здесь несколько. Во-первых, в это время нагрудные знаки изготавливали, как правило, малыми тиражами, а во-вторых, многие награжденные были репрессированы и погибли в сталинских лагерях, а вместе с ними канули в Лету и их награды. Трудности в освещении истории фалеристики этого периода состоят еще и в том, что не было правил учреждения новых знаков, а поэтому восстановить со всей полнотой историю их появления и места изготовления чрезвычайно сложно. В ведомственной периодической печати встречаются только упоминания о том или ином знаке в связи с торжествами и награждениями. Описаний же самих знаков и тем более авторов рисунков не имеется, также трудно найти и положения о знаках и жетонах. При этом зачастую даже в ведомственных музеях многие знаки атрибутированы неверно.

Появлению данного издания предшествовала многолетняя работа в архивах, музеях, библиотеках и частных коллекциях. За помощь, оказанную при написании книги, авторы считают своим долгом поблагодарить Г. З. Бакши, Л. И. Гуревича, В. К. Доколенко, Д. Ю. Никитова, В. Л. Славкина, особо мы признательны капитану дальнего плавания Ю. В. Сибирцеву и художнику В. С. Григорьеву. К сожалению, до логического завершения этого тома не дожил В. А. Купрюхин, капитан 2 ранга в отставке. Он внес существенный вклад в подготовку к изданию настоящего альбома.

Авторы с благодарностью примут все отзывы и пожелания по адресу:
191065, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, д. 26,
Дом ученых имени М. Горького Российской академии наук,
председателю Военно-исторической секции В. Д. ДОЦЕНКО.

ПЕРВЫЕ ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ КРАСНОЙ АРМИИ И ФЛОТА

28 января 1918 г. был подписан Декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии, а 11 февраля того же года — о создании Рабоче-Крестьянского Красного Флота. На следующий день по флоту разослали приказ, подписанный народным комиссаром по морским делам П. Е. Дыбенко и членами Верховной морской коллегии С. Е. Саксом и Ф. Ф. Раскольниковым, в котором объявлялся декрет. В этом документе, в частности, говорилось: «...флот, существовавший на основе всеобщей воинской повинности царских законов, объявляется распущенным и организуется социалистический Рабоче-Крестьянский Флот». В приказе наркома по морским делам было опубликовано положение о службе военных моряков.

С первых дней своего существования символом Красной Армии и Флота стала пятиконечная звезда, которая вошла составным элементом не только в нагрудные знаки, но и в учреждаемые впоследствии ордена и медали. Первая звезда в центре имела красный круг с золотистым изображением плуга и молота, как символов союза рабочего класса и крестьянства. Концы звезды были золотистыми с расходящимися от центра лучами. Такой знак носили на правой стороне груди.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

Город на Неве сначала строился как крепость, затем как морской и речной порт, а после Полтавской победы 1709 г. Петр I решил создать здесь столицу Российского государства. На гербе Петербурга рядом с символом государственности — скипетром — помещены перекрещивающиеся якоря — морской и речной. Первыми возводились здания Петропавловской и Адмиралтейской крепостей с соблюдением всех правил военно-инженерного искусства. Среди первых жителей города были моряки, фортификаторы и кораблестроители.

Крепостные пушки и установленная на стрелке Васильевского острова батарея перекрывали вход в Неву. Несмотря на то что эти приморские крепости не принимали участия в военных операциях, значение их трудно переоценить. Вот что писал шведский генерал Майдель в своем донесении, отправленном в Стокгольм 24 июля 1704 г.: «Петербург очень хорошо основан и укреплен, его положение таково, что он может стать одновременно сильной крепостью и процветающим торговым городом. Если царь сохранит его в течение нескольких лет, его сила на море станет значительной».

Российский флот зарождался в Воронеже, когда Петр I готовился к Азовскому походу в 1696 г. Но это было только начало. Азовский флот прекратил свое существование в 1711 г. Почти до самого конца XVIII в.

1. Первый знак красноармейца (краснофлотца). 1918 г.

Россия не имела выхода к Черному и Азовскому морям. Как великая морская держава она утверждалась на берегах Невы.

Благодаря флоту Россия оформилась территориально: вышла в Балтийское и Черное моря, закрепилась на Дальнем Востоке и Аляске. Так с помощью флота из сугубо континентального, изолированного от мира Московского царства Россия превратилась в морскую державу.

Овладение Невой — важнейшей водной коммуникацией — Петр I считал стратегической задачей Северной войны (1700—1721 гг.). Это позволяло разобщить шведскую армию и лишить ее возможности создать перевес

2. Первый нагрудный знак красного командира. 1918 г.

1. Первый знак красноармейца (краснофлотца). 1918 г.

Первое печатное сообщение о знаке появилось 19 апреля 1918 г. в газете «Известия». В заметке «Значок красноармейца» сообщалось, что пятиконечная звезда с изображением плуга и молота является своего рода знаком различия бойца Красной Армии и Флота. Примерно в это же время Народный комиссариат по военным и морским делам распространил листовку, в которой говорилось: «Красная Армия борется за то, чтобы звезда правды светила пахарю-мужику и молотобойцу-рабочему, чтобы для них были воля и доля, отдых и хлеб, а не только нужда, нищета и беспрерывная работа. Все под красную звезду, товарищи! Она есть звезда счастья для всех бедняков, крестьян и рабочих. Вот что означает красная звезда Красной Армии». 11 мая на страницах той же газеты появилась публикация, в которой излагались правила приема на службу в Красную Армию и во Флот. Отмечалось также, что поступившим на службу будет вручаться нагрудный знак в виде «марсовой звезды с плугом и молотом». Благодаря развернутой пропаганде партия большевиков смогла привлечь на свою сторону основную массу бедного крестьянства и бесправного рабочего класса, поверивших в идеалы провозглашенных лозунгов.

2. Первый нагрудный знак красного командира. 1918 г.

Впоследствии эмблема несколько видоизменилась. Пятиконечную звезду полностью стали покрывать красной эмалью, сохранив в центре изображение плуга и молота. Спустя некоторое время, по предложению художника Е. Камзолкина, вместо плуга и молота в центре звезды стали помещать перекрещивающиеся серп и молот. Но официально эту эмблему утвердили только 16 сентября 1918 г. Причем ее стали носить не на груди, а на головном уборе. Однако изготовление прежних знаков с изображением плуга и молота продолжалось до 1922 г.

В эти годы разрабатывался знак и для отличия красных командиров, поскольку всю прежнюю символику отменили еще при Временном правительстве. Нужны были внешние различия между начальствующим и рядовым составом. В этой связи в 1918 г. ввели нагрудный знак различия командира армии и флота. Он представлял собой венок из дубовой и лавровой ветвей, на котором закреплялась красная пятиконечная звезда. В нижней части венок был перетянут лентой. В центре звезды в круге изображались плуг и молот. Размеры знака — 48×35 мм. Знак изготавливали как из латуни, так и из серебра. Его носили на розетке из алой ленты до 1922 г., когда приказом Реввоенсовета Республики он был отменен. На одной из старых фотографий на груди красного командира хорошо виден нагрудный знак в виде венка с закрепленным поверх якорем и звездой, на которой изображены плуг и молот. Это дает основание считать, что имелась разновидность нагрудного знака, вручавшегося только командирам Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

3. Нагрудный знак за окончание Воздухоплавательной школы

В 1918 г. стали открываться военно-учебные заведения. Так, 7 октября 1918 г. появились курсы для подготовки командного состава флота, преобразованные впоследствии в Военно-морское училище. Создавались военные училища и в других родах войск. Выпускникам этих учебных заведений стали

в силах на главном направлении. Петр понимал, что без флота решить эту задачу невозможно, поэтому додумался перетащить по суше яхты «Святой Дух», «Курьер» и гребные лодки с Белого моря на Ладожское озеро. Появление русских судов на Ладоге оказалось полной неожиданностью для шведов.

В первой половине октября 1702 г. с помощью флота русские взяли Нотебург (так шведы называли древний русский г. Орешек). В письме к советнику А. А. Виниусу Петр писал: «Правда, что зело жесток сей орех был, однако, слава Богу, счастливо разгрызен. Артиллерия наша зело чудесно дело свое исправила». В договорных пунктах о сдаче шведами крепости отмечалось: «Позволено господину коменданту Нотебурга с его офицерами и их солдатами, и распущенными знаменами, с его гарнизонною и гремящею игрою, с четырьмя пушками железными, с верхним и нижним ружьем, с принадлежащим порохом и с пульками во рту, из учиненных трех проломов свободно и безопасно в Нарву вытить». Такой демонстрацией Петр I хотел сообщить миру об успехах русской армии и флота. Но в результате этой победы был открыт только вход в Неву.

3. Нагрудный знак за окончание Воздухоплавательной школы

На третий день после взятия Нотебурга (Орешка) Петр I переименовал его в Шлиссельбург (что в переводе означало «ключ-город») и приказал укрепить на воротах западной башни поднесенный шведами ключ от крепости. Погибших похоронили на территории крепости. Так появилась одна из первых братских могил русских воинов. В конце XIX в. на этом месте установили крест.

Взятию Орешка Петр придавал большое значение. Он поспешил возвратиться в Москву, где 6 декабря 1702 г. состоялись торжества по случаю победы. Перед горожанами в парадном строю прошествовали победители, а вслед за ними прошли пленные шведы. На плане осады Орешка Петр надписал: «Таковым образом, через помощь Божию отечественная крепость возвращена, которая была в неправдивых неприятельских руках 90 лет».

Пройдет несколько лет, и обер-иеромонах флота Г. Бужинский на проповеди в Шлиссельбурге скажет: «Сим ключом отверзены провинции Ижорская, Корелская, Ливонская. Ключ сей отверзл море Балтийское... благополучное начало... флота россий-

4. Медаль в память Октябрьского переворота 1917 г.

вручать нагрудные знаки. Их основой послужил нагрудный знак красного командира (венок со звездой) с добавлением соответствующей роду сил (войск) символики. Один из таких знаков обнаружен в частной коллекции. Его вручали выпускникам морских воздухоплавательных курсов. Знак представлял собой венок из лавровых и дубовых ветвей, внизу перевязанных лентой. В верхней части венка закреплялась красная пятиконечная звезда, в центре которой были изображены плуг и молот, а в нижней — якорь с крыльями и лопастью пропеллера. Знак изготовлялся из серебра.

4. Медаль в память Октябрьского переворота 1917 г.

В 1920 г., в канун третьей годовщины Октябрьского переворота 1917 г., на Петроградском монетном дворе по эскизам известного русского медальера А. Ф. Васютинского изготовили первую советскую наградную медаль. Ее вручали всем участникам торжественного собрания Петроградского совета рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, посвященного трехлетию переворота. Поскольку подавляющее большинство участников собрания штурмовали Зимний дворец, то неофициально эту медаль стали называть «За взятие Зимнего дворца». Среди награжденных были и моряки Балтийского флота.

Медаль диаметром 36 мм была изготовлена как из серебра, так и из светлой бронзы (с ушком и без ушка для ношения на красной ленте). На лицевой стороне медали на фоне пятиконечной звезды изображен рабочий у наковальни: в одной руке он держит молот, а в другой — винтовку. Его фигура олицетворяет готовность с оружием в руках защищать свое право на свободный

труд. Вверху в две строки выбита надпись «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!» На оборотной стороне в центре медали изображены серп и молот. Чуть выше выбито «Р.С.Ф.С.Р.», а в нижней части в две строки — «Октябрь 1917—1920». Слева и справа у кромки буртика имеются выпуклые изображения пятиконечных звезд. Носили эту медаль на левой стороне груди под красным бантом из муаровой ленты.

Одним из первых нагрудных знаков, запечатлевших участие моряков в событиях 1917 г., являлся значок, который выполнен в виде прямоугольника размерами 20×34 мм. В центре значка изображены фигуры матроса, солдата и рабочего со знаменем в руках. В правой руке солдат держит винтовку с примкнутым штыком, а матрос снял бескозырку и машет ею над головой. Рядом брошены разорванные кандалы и цепи. В нижней части выбита надпись «Вся власть Совету». На втором плане показано восходящее солнце и дата «1917». На полотнище знамени выбит текст: «Хлеба, мира, земли, свободы». Знак изготовлен из серебра и имеет ушко для крепления к одежде. Он крепился чуть ниже красного банта — символа революции. Такой знак сохранился в Музее истории Октябрьской революции.

5. Делегатский знак Второго конгресса Коминтерна

История нагрудного знака «Вся власть Совету» имеет свое продолжение. Когда весной 1920 г. решили, что торжественное открытие Второго конгресса Коминтерна состоится в Петрограде, то встал вопрос и об изготовлении памятного нагрудного знака для его участников. Вспомнили об уже существовавшем знаке «Вся власть Совету».

ского, ключ сей — основание царствующего Санкт-Петербурга».

Получив ключ, Петр не преминул открыть и замок, то есть овладеть крепостью Канцы (Ниеншанц), основанной в 1632 г. на месте старинного русского поселения Невские Канцы. 28 апреля 1703 г. Петр с солдатами Преображенского и Семеновского полков на гребных лодках отправились в устье Невы для рекогносцировки. По пути их несколько раз обстреливали из пушек шведских батарей, но безуспешно. 30 апреля Петр послал к коменданту крепости парламентера, который вернулся без ожидаемого ответа осажденных: шведы не хотели сдавать крепость. Тогда русские открыли огонь. Обстрел продолжался до самого утра. Из журнала Петра I следует: «Мая в 1-й день на рассвете в 5 часу неприятель стал бить шамад. Тогда от наших пушечная стрельба и метания бомб унято (прекращено. — *В. Д.*), и высланы тогда из города офицеры с прошением, чтобы для акорда сдачи крепости (то есть выработки условий сдачи крепости. — *В. Д.*) принять от них аманатов (парламентеров. — *В. Д.*)». Договорились о сдаче крепости со всей артиллерией,

5. Делегатский знак Второго конгресса Коминтерна

но с условием, чтобы солдаты и офицеры были отпущены в Выборг.

Преображенский полк вошел в Канцы 1 мая. В качестве трофеев русские взяли около 100 пушек и мортир, более 50 бомб и 195 бочек пороха. В день торжества произвели салют. Петр переименовал эту крепость в Шлотбург (что в переводе означало «город-замок»). Теперь и ключ, и замок находились в руках русского царя. Однако путь в Балтийское море преграждался неприятельским флотом. Ликовавший Петр писал адмиралтейцу Ф. М. Апраксину: «Ничто иное не могу писать, только слава, слава, слава Богу за исправление нашего штандарта». Царь имел в виду следующее: с этого времени двуглавый орел на царском штандарте будет изображаться не с тремя картами морей (Азовского, Белого и Каспийского), а с четырьмя, включая карту Балтийского моря.

Взяв Орешек и Канцы, закрывавшие вход в исток и устье Невы, Петр I возвратил, наконец, России древний путь «из варяг в греки» и земли «отчичь и дедичь», захваченные шведами в смутное время междуцарствия. Теперь следовало закрепиться на этом рубеже, поэтому стали сооружать сначала Петропавловскую крепость, а потом Адмиралтейскую.

На следующий день после взятия Ниеншанца к устью Невы подошла

6. Жетон участника Октябрьского переворота 1917 г.

Правда, в рисунок внесли существенные изменения. Произошло как бы второе рождение знака, но уже делегатского. Теперь на знаке появилась надпись «III Интер.», а в нижней части рядом с «1917» выбили дату проведения конгресса: «1920».

В октябрьские дни 1920 г. состоялось третье рождение знака «Вся власть Совету». На этом знаке вместо «III Интер.» появилась надпись «III Интернац.» (в две строки). Даты на этом знаке отсутствовали. Зато на его оборотной стороне дана полнейшая информация. В верхней части знака выбиты серп и молот на фоне лучей от солнца. Под этим рисунком выбиты «Р.С.Ф.С.Р. 1917. 25/X — 7/IX 1920» и «ПСНХ». Цифры свидетельствуют о 3-летии Октябрьского переворота 1917 г., а ПСНХ расшифровывается как Петроградский совет народного хозяйства. Об этом знаке в газете «Петроградская правда» от 10 ноября 1920 г. сообщалось: «7 ноября в Большом зале Совета народного хозяйства в Петрограде состоялось торжественное заседание Петроградского совнархоза с участием представителей всех экономических отделов Петросовета. Всем участникам этого заседания были розданы особые жетоны в память о 3-й годовщине пролетарской революции».

6. Жетон участника Октябрьского переворота 1917 г.

Необходимо отметить и один из первых жетонов участника Октябрьского переворота 25 октября 1917 г., выполненных в виде бронзовой вызолоченной медали, на которой на двух перекрещивающихся красных флагах и молотах изображен сноп. На верху надпись «25 Октября», а внизу — «1917 г.». На оборотной стороне надпись — «Да здравствует власть рабочих и крестьян».

7. Жетон в память первой годовщины Октябрьского переворота 1917 г.

Сохранился жетон и в память первой годовщины Октябрьского переворота 1917 г. в виде бронзовой золоченой медали, на которой изображена пятиконечная звезда, в центре — круг с плугом и молотом. Слева и справа — «1918», а внизу — «7. XI». По контуру надпись «Товарищи! Оповестим мир о социализме». На оборотной стороне — изображение интеллигента, освещающего путь рабочему и крестьянину.

Красногвардейцы, среди которых были и моряки, носили также нарукавные красные повязки, а в ряде случаев и нагрудные знаки. Нарукавные повязки с надписью «Красная гвардия» являлись принадлежностью красногвардейцев Петрограда, Москвы, Одессы, Самары и некоторых других городов. Согласно положению некоторых большевистских организаций, в служебное время и в боевой обстановке красногвардейцы должны были носить утвержденный исполнительным комитетом знак. Установлено, что их носили красногвардейцы вышеперечисленных городов. Знак представлял собой овал, в средней части которого изображена фигура рабочего с красным флагом. На полотнище флага видны перекрещивающиеся молот и топор. За спиной рабочего просматривается силуэт фабрично-заводского здания с дымящейся трубой, а справа — восходящее солнце, лучи которого занимают всю правую часть знака. Овал опоясан лентой с надписью «Красная гвардия С.Р.Д.». В нижней части овала расположены перекрещивающиеся винтовка и шашка, ниже которых в прямоугольнике выбито «1917». Знак отштампован из красной меди. На знаке видны следы полуды. Размеры знака — 50×34 мм. Известно, что этот знак также изготавливал-

7. Жетон в память первой годовщины Октябрьского переворота 1917 г.

шведская эскадра под командованием вице-адмирала Г. фон Нумерса, который еще не знал о сдаче крепости. Русские же, как полагалось у шведов, утром и вечером стрельбой из пушек подавали условный сигнал, свидетельствовавший о том, что в крепости все в порядке. Над нею по-прежнему развевался шведский флаг. Для доставки письма коменданту крепости Нумерс направил бот «Гедан» и шняву «Астрильд». Они вошли в Неву и бросили якорь напротив Екатерингофа.

Петр I вместе с Меншиковым, «понеже иных на море знающих никого не было», ждали удобного для атаки момента. В готовности находились 30 гребных лодок с солдатами Семеновского и Преображенского полков. Утром 7 мая Петр отдал приказ брать суда на абордаж. Плохая погода способствовала достижению момента внезапности. Из крепости донесся положенный сигнал, создавалась полная иллюзия присутствия в крепости шведов.

Бой был жарким. Почти одновременно восемь лодок пристали к высоким бортам неприятельских судов, на их палубы полетели гранаты, затем начался абордаж. В дело пошли тесаки и палаши. Впоследствии Петр писал: «... хотя неприятель жестоко стрелял из пушек, однако ж наши,

несмотря на то, с одной мушкетною стрельбой и гранатами, понеже пушек не было, оныя оба судна абордировали и взяли. Понеже неприятели пардон зело поздно закричали, того для солдат трудно унять было, едва не всех перекололи».

30 мая Петр отпраздновал первую морскую победу. Он получил чин капитан-командора и орден Св. Андрея Первозванного. Вручали орден первый кавалер адмирал граф Ф. А. Головин и генерал-фельдмаршал Б. П. Шереметев. Всех офицеров наградили золотыми медалями, а солдат — серебряными. На одной стороне медали находился барельефный портрет Петра I, а на другой — фрагмент боя и надпись: «Небывамое бывает. 1703». Дату этой победы приняли за день создания Балтийского флота.

В 1721 г. на территории крепости Ниеншанц основали Охтинскую верфь, где строили небольшие гребные и парусные суда — соймы и шверботы. С конца XVIII в. здесь стали строить парусные галеты, шлюпы, предназначенные для дальних плаваний. Например, на шлюпе «Камчатка» кругосветное плавание совершил В. М. Головнин; на шлюпе «Восток» в Антарктическую экспедицию отправился Ф. Ф. Беллинсгаузен. В 1832 г. со стапеля верфи спустили на воду фрегат «Паллада», первым командиром которого стал П. С. Нахимов — будущий адмирал, герой Синопа и Севастополя. Охтинские судостроители первыми в России начали строить суда с механическими двигателями. Так, в 1839 г. они построили пароход «Скорый», в 1844-м — пароходофрегат «Грозящий», в 1848-м — первый в России фрегат с винтовым движителем «Архимед». В 1913 г. верфь стала называться Петрозаводом. После 1917 г. на предприятии строили портовые суда, а с 1937-го — тральщики. Накануне празднования 300-летия Российского флота петрозаводцы изготовили копию ботика Петра I, принимавшего участие в главном морском параде, проходившем на Неве 28 июля 1996 г.

8. Наградной жетон участников боевых действий на Восточном фронте и на Волжской военной флотилии

ся в посеребренном варианте с покрытием красной эмалью.

Для получения удостоверения и нагрудного знака надо было документально подтвердить свое участие в Красной гвардии или в партизанском отряде. Деятельность наградных комиссий продолжалась до 1935 г.

Участникам революции в Петрограде вручали нагрудный знак «Бойцу Красной гвардии и Красному партизану». Основой этого нагрудного знака являлась шестерня: в средней части на фоне заводских зданий, дымящихся труб и подъемных кранов рабочий-красногвардеец в левой руке держит знамя, а в правой — винтовку. В верхней части знамени выбито «Пролетарии всех стран, соединяйтесь», а в нижней — «Бойцу Красной гвардии и Красному партизану» (в четыре строки). В нижней части знака изображен пулемет типа «Максим», слева от которого — сноп, а справа надпись: «От Ленсовета». Чуть выше пулемета на ленте — «1917—1932». Полотнище знамени покрыто красной прозрачной эмалью, а средняя часть знака — белой жемчужной эмалью. Диаметр знака 44 мм. Знак изготовлен из серебра на Ленинградском монетном дворе.

Имелись и другие знаки Красной гвардии. Так, в Одессе, Иваново-Вознесенске, Харькове вручались нагрудные знаки «Герою революционного движения». Они имели различные рисунки, форму и размеры.

8. Наградной жетон участников боевых действий на Восточном фронте и на Волжской военной флотилии

Во второй половине 1918 г. некоторые участники боев на Восточном фронте и на Волжской военной флотилии были награждены бронзовыми нагрудными жетонами

с изображением В. И. Ленина. На лицевой стороне жетона помещено погрудное рельефное изображение Ленина (без головного убора), а внизу надпись — «В. И. Ленин. Ульянов». На оборотной стороне жетона выбито «Да здравствует свобода великого трудового народа 25 окт. 1917» и символ революции — красная гвоздика. Диаметр жетона — 27 мм. Он имел ушко, к которому крепился красный бант. Предположительно жетон был изготовлен в первой половине 1918 г. на бывшей фабрике Кучкина в Москве.

9. Жетон «V-и летие Красной Армии и Флота». 1923 г.

Сохранился жетон, выпущенный к 5-летию Красной Армии и Флота 23 февраля 1923 г. Он представляет собой адмиралтейский якорь, поверх которого наложен круг с красным обрамлением, на нем выбита золотистая надпись «V-и летие Красной Армии и Флота». В нижней части, на золотистой ленте выбита юбилейная дата — «23. II. 1923». В центре жетона на белом эмалевом поле изображена алая пятиконечная звезда с серпом и молотом, обрамленная золотистыми колосьями.

9. Жетон «V-и летие Красной Армии и Флота». 1923 г.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

Сохранилось предание, что в мае 1703 г. на месте сражения за Ниеншанц появился первый в Петербурге памятник воинской славы: над общей могилой погибших солдат, матросов и офицеров возвышался холм, в центре которого посадили дуб.

В 1711 г. в память о захвате шведских судов «Гедан» и «Астрильд» Петр I повелел построить деревянный дворец и разбить парк, которые затем подарил своей супруге Екатерине. С той поры дворец стал называться Екатерингофским. В 1740-е гг. дворец надстроили еще одним этажом и разместили там библиотеку Петра. Позднее здание со старинными интерьерами пришло в ветхость. В 1924-м оно пострадало от пожара, а 4 июня 1926 г. его продали на слом.

10. Рисунок знака «За отличную стрельбу» 1923 г.

ЗА ОТЛИЧИЯ В СЛУЖБЕ

10. Рисунок знака «За отличную стрельбу» 1923 г.

После окончания Гражданской войны в СССР стали появляться нагрудные знаки для награждения военных моряков. Один из таких знаков был утвержден приказом Реввоенсовета республики № 2028 от 10 сентября 1923 г. Этот знак предназначался для награждения учеников Морской стрелковой школы, показавших высокие результаты в состязательной стрельбе из винтовки. Знак представляет собой белый эмалированный спасательный круг. На верхней половине спасательного круга расположена надпись «За отличную стрельбу», а на нижней, покрытой красной эмалью, — «М. СТ. Ш.» (Морская стрелковая школа). Надписи имеют цвет вороненой стали. Через спасательный круг проходят золотые перекрещивающиеся винтовки. В центре на спасательном круге и винтовках расположена красная эмалевая пятиконечная звезда, в центре которой в золотом ободке и веночке изображены серп и молот. Верхнюю часть спасательного круга обрамляет сложенная лента с золотыми якорями и датой «1923». Нижнюю часть спасательного круга обрамляет лавровый золотой полувенок, перевязанный лентой, цвета вороненой стали.

11. Знак «За отличную стрельбу». 1924 г.

Приказом Реввоенсовета Республики № 344 от 11 марта 1924 г. был утвержден нагрудный знак «За отличную стрельбу» для поощрения комендоров, добившихся лучших результатов в состязательной стрельбе. Знак представляет собой выложенную по кругу серебряную ленту с золотой надписью «За отличную стрельбу». Концы нижней части ленты соединены бантом с золотой надписью «СССР». На круг наложены две перекрещивающиеся пушки шарового цвета, на которые сверху закреплена красная пятиконечная звезда. В центре звезды поверх ее помещен якорь шарового цвета.

12. Знак «За отличную артиллерийскую стрельбу». 1936 г.

По инициативе начальника Главного артиллерийского управления РККА комкора Н. А. Ефимова было разработано положение о нагрудных знаках «За отличную артиллерийскую стрельбу» и «За отличную артиллерийскую подготовку». Приказом народного комиссара обороны СССР № 150 от 14 августа 1936 г. учредили нагрудные знаки, которыми награждали и командиров частей береговой обороны Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Первое награждение этими знаками последовало 19 октября 1936 г. приказом наркома обороны № 171 по итогам артиллерийских учений на Лужском полигоне. Знаки имели номерной учет и к ним прилагались удостоверения. Причем награждение этими знаками продолжалось до 1962 г.

Знак «За отличную артиллерийскую стрельбу» представлял собой изображение артиллерийского планшета с наложенной на него красной пятиконечной звездой и двумя

11. Знак «За отличную стрельбу». 1924 г.

План Адмиралтейского двора составлял сам Петр: прямоугольное пространство замыкалось с трех сторон мазанковым зданием, а с четвертой — Невой. Река здесь была широкой, удобной для спуска на воду строившихся кораблей. Адмиралтейский двор напоминал более крепость, нежели верфь. И это не случайно. По замыслу царя, двор создавался как крепость-верфь, поскольку шведский флот представлял серьезную опасность.

На Адмиралтейском острове появлялись все новые и новые постройки. Вскоре остров превратился в своеобразный

12. Знак «За отличную артиллерийскую стрельбу». 1936 г.

Нов ковчег, где кроме Адмиралтейского двора и верфей расположились скампавейный, галерный, провиантский и канатный дворы, флотские магазины и казармы. На Адмиралтейском лугу построили дома для адмиралтейца Ф. М. Апраксина, вице-адмирала К. И. Крюйса и коменданта крепости полковника И. Я. Яковлева. Двор обнесли рвом и валом, на которых оборудовали пять бастионов: три — по длинному фасу и два — на концах боковых фасов у самого берега Невы. На бастионах выстроили избы для солдат адмиралтейского батальона. В средней части длинного фаса соорудили въездные ворота, а через ров

13. Знак «За отличную артиллерийскую подготовку». 1936 г.

14. Знак «Лучшему ударнику военной стройки». 1934 г.

перекрещивающимися орудиями. В самом низу знака изображен артиллерийский бинокль. Планшет обрамляет белая эмалевая полоса с надписью «За отличную артиллерийскую стрельбу». Знак изготовлен из латуни. Размеры знака — 38×38 мм. В послевоенные годы рисунок этого знака несколько изменился. Надпись стали выполнять более крупным шрифтом. Изменился также рисунок стволов. Если на прежних знаках фацет (обрамление) звезды, стволы и бинокль были посеребренными, то на новом знаке они стали золотистыми. Изображение бинокля стало оксидированным. На обороте знака отсутствовал номер.

13. Знак «За отличную артиллерийскую подготовку». 1936 г.

Знак «За отличную артиллерийскую подготовку» аналогичен знаку на рис. 12, но весь планшет позолочен, а по кромке выполнена надпись «За отличную артиллерийскую подготовку».

14. Знак «Лучшему ударнику военной стройки». 1934 г.

Особая роль в системе вооруженных сил страны во все времена принадлежала военным строителям, которые построили многие военно-морские базы и другие флотские объекты. Для поощрения военных строителей в 1934 г. учредили нагрудный знак «Лучшему ударнику военной стройки», на котором изображен сюжет стройки. В нижней левой части этот сюжет обрамлен зубчатым колесом, а в правой верхней — лавровой ветвью. На белом эмалевом щитке прикреплена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом и выбита надпись «Лучшему ударнику военной стройки».

15. Знак «Снайпер ОСОАВИАХИМ»

До призыва на военную службу краснофлотцы могли получать знаки «Ворошиловский стрелок ОСОАВИАХИМ» (Общество содействия обороне и авиационно-химическому строительству), «Снайпер ОСОАВИАХИМ» или же «Ворошиловский стрелок РККА». Все эти знаки разрешалось носить и на военной форме одежды. Ими краснофлотцы гордились не меньше, чем боевыми наградами.

Нагрудный знак «Снайпер ОСОАВИАХИМ» выполнен в виде мишени с надписью «Снайпер», обрамленной лавровыми ветвями, в корнях которых на красной ленте выбита надпись — «ОСОАВИАХИМ», а в верхней — красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. Знак пересекает снайперская винтовка.

16. Знак «Ворошиловский стрелок ОСОАВИАХИМ»

Знак выполнен в виде овала, составленного зубчатым колесом и колосьями, в центре которого наложена красная пятиконечная звезда с изображением стрелка. Над звездой развевается красное знамя с надписью «Ворошиловский стрелок». На зубчатом колесе выбита надпись «ОСОАВИАХИМ». В нижней части знака изображена мишень.

+ 17. Знак «Ворошиловский стрелок РККА» 2-й ступени

Нагрудный знак «Ворошиловский стрелок РККА» повторяет предыдущий, с незначительными изменениями рисунка. На зубчатом колесе вместо ОСОАВИАХИМ выбито «РККА», а на мишени показана ступень знака. Знак крупнее предыдущего.

15. Знак «Снайпер ОСОАВИАХИМ»

16. Знак «Ворошиловский стрелок ОСОАВИАХИМ»

17. Знак «Ворошиловский стрелок РККА» 2-й ступени

18. Знак «Отличник Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота СССР». 1935 г. (неутвержденный образец)

19. Знак «Отличник ВМФ» (серебряный). 1939 г.

20. Знак «Отличник ВМФ» (бронзовый). 1939 г.

перекинули подъемный мост. Теперь двор назывался Адмиралтейской крепостью, которую окружала обширная площадь, — так называемый гласис, необходимый при отражении противника.

18. Знак «Отличник Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота СССР». 1935 г. (неутвержденный образец)

29 мая 1938 г. был подписан приказ «О назначении комиссии по рассмотрению значка "Отличник Военно-Морского Флота СССР"». Одобрение получил эскиз, нарисованный капитан-лейтенантом Б. М. Хомичем. 27 августа 1938 г. утвердили Положение о награждении этим знаком, однако знак так и оказался неутвержденным, хотя был изготовлен пробный экземпляр, хранящийся в одной из частных коллекций. На волне изображен серебряный линейный корабль на фоне только что утвержденного Военно-морского флага СССР. Под кораблем имеется надпись «Отличник Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота СССР». Слева и сверху знак обрамляет ветка из дубовых листьев.

19. Знак «Отличник ВМФ» (серебряный). 1939 г.

Только в 1939 г. наконец утвердили нагрудный знак «Отличник ВМФ», который заметно отличался от пробного экземпляра. Он стал значительно меньших размеров. Изменилось взаимное расположение флага и корабля, появилась красная лента с надписью «Отличник ВМФ». Первая партия этих знаков была изготовлена из серебра (чуть более 9 тысяч экз.), а остальные — из бронзы.

20. Знак «Отличник ВМФ» (бронзовый). 1939 г.

Бронзовый нагрудный знак «Отличник ВМФ» был копией серебряного, за исключением едва заметных изменений в изображении Военно-морского флага, силуэта корабля и оттенков горячей эмали.

В 1940 г. в Военно-морском флоте появился нагрудный знак, который вручали военнослужащим, освобожденным от корабельных работ. Этот знак изготавливали в двух вариантах: белый круг с красным крестом носили матросы, освобожденные от всех видов работ, а с синим крестом — освобожденные только от тяжелых работ. После выздоровления эти знаки возвращали в санчасть. Просуществовали знаки до 1951 г.

21. Знак «Отличный торпедист». 1942 г.

В годы Великой Отечественной войны появилась необходимость в учреждении не только боевых наград, но и знаков отличия. Их разработкой занимался комитет Главного интендантского управления Красной Армии и Флота. Начиная с мая 1942 г. вводятся нагрудные знаки военных специалистов. В официальной печати по этому поводу отмечалось, что в целях поощрения особо выдающихся стрелков, пулеметчиков, минометчиков, артиллеристов, танкистов, подводников и торпедистов из числа рядового и младшего начальствующего состава армии, Военно-Морского Флота и войск НКВД утверждаются образцы нагрудных знаков. Указанные нагрудные знаки вручаются как награды воинам, систематически показывающим высокие образцы: отличного владения личным оружием, пулеметом, противотанковым ружьем, минометом, орудием, танком и другими техническими средствами и умелого применения их в бою с нанесением потерь противнику; быстрого открытия и ведения меткого поражающего противника огня по открытым и закрытым целям; маскировкой лич-

21. Знак «Отличный торпедист». 1942 г.

В 1710 г. от Новгородского тракта до Адмиралтейства матросы прорубили просеку и насыпали дорогу, по которой к местам постройки кораблей доставляли лес, пеньку, смолу, железо, парусину, канаты и другие материалы. Впоследствии просека стала главной магистралью Петербурга — Невским проспектом. Так моряки оказались своего рода планировщиками одного из красивейших проспектов мира.

Через пять лет началась частичная перестройка Адмиралтейского двора. Среднюю часть фасада выломали и на этом месте возвели каменное здание с большими сводчатыми воротами в центре. Над воротами построили мазанковую башню с часами и высоким шпилем, увенчанным корабликом. Петр хотел четко обозначить место, где находится центр российского кораблестроения. Впоследствии кораблик стал символом Адмиралтейства и эмблемой Петербурга.

В 1716 г. Петр I приказал вырытый вокруг Адмиралтейства канал «вычистить и обделать, а землю употребить на валы». До осени 1717 г. углубляли и укрепляли сваями ров. Но из-за частых наводнений канал удалось ввести в строй только осенью 1720 г. Через канал напротив всех трех ворот соорудили подъемные мосты, которые поднимали после «пробития» вечерней

22. Знак «Отличный подводник». 1942 г.

23. Знак «Отличный артиллерист». 1942 г.

24. Знак «Отличный пулеметчик». 1942 г.

ной и маскировкой материальной части; сохранения личного оружия и боевой техники во всех условиях боевой обстановки; бережного содержания в боевой обстановке личного оружия и боевой техники.

Основой этих нагрудных знаков послужил один из образцов проекта ордена Отечественной войны, автором которого был художник С. И. Дмитриев. Все нагрудные знаки имеют одинаковую форму и композицию: они представляют собой фигурный щит, наложенный на позолоченный дубовый венок, перевитый лентой. Поверхность щита покрыта рубиново-красной эмалью, а края окаймлены оксидированной полоской с симметрично расположенными на ней точками. В верхней части щита полоска переходит в витое украшение. В средней части знака с небольшим смещением вверх на щит наложена покрытая рубиново-красной эмалью пластина с изображением серпа и молота. По краю эта пластина имеет белый эмалевый поясок с одной из следующих надписей: «Отличный торпедист», «Отличный подводник», «Отличный артиллерист», «Отличный пулеметчик», «Отличный танкист», «Снайпер» и «Отличный минометчик». Белый эмалевый поясок по краям имеет позолоченные ободки, а в верхней части — пятиконечную звезду. В нижней части щита помещено одно из следующих изображений: торпеда с якорной миной, подводная лодка, перекрещивающиеся орудия, станковый пулемет, танк, перекрещивающие ся винтовки и миномет. Эти знаки были введены приказом народного комиссара Военно-Морского Флота адмиралом Н. Г. Кузнецовым (№ 110 от 25 мая 1942 г.).

Все знаки выполнены из латуни на заводе «Победа». Размеры знака — 46×37 мм. Награждение знаками производилось командирами соединений от бригады и выше.

22. Знак «Отличный подводник». 1942 г.

На нагрудном знаке «Отличный подводник» в нижней части изображен силуэт подводной лодки, а на белом эмалевом ободке выполнена надпись «Отличный подводник».

23. Знак «Отличный артиллерист». 1942 г.

На нагрудном знаке «Отличный артиллерист» в нижней части изображены перекрещивающиеся стволы орудий, а на белом эмалевом ободке выполнена надпись «Отличный артиллерист».

24. Знак «Отличный пулеметчик». 1942 г.

На нагрудном знаке «Отличный пулеметчик» в нижней части изображен пулемет типа «Максим», а на белом эмалевом поле выполнена надпись «Отличный пулеметчик».

25. Знак «Отличный танкист». 1942 г.

На нагрудном знаке «Отличный танкист» в нижней части изображен танк, а на белом эмалевом поле выполнена надпись «Отличный танкист».

26. Знак «Отличный минометчик». 1942 г.

На нагрудном знаке «Отличный минометчик» в нижней части изображен миномет, а на белом эмалевом поле выполнена надпись «Отличный минометчик».

27. Знак «Отличный стрелок». 1942 г.

На нагрудном знаке «Отличный стрелок» в нижней части изображены перекрещивающиеся винтовки, а на белом эмалевом поле выполнена надпись «Отличный стрелок».

25. Знак «Отличный танкист». 1942 г.

26. Знак «Отличный минометчик». 1942 г.

27. Знак «Отличный стрелок». 1942 г.

28. Знак «Снайпер». 1942 г.

29. Жетон победителя состязаний по сигналопроизводству. 1929 г.

30. Жетон победителя состязаний по заряжанию артиллерийских орудий. 1929 г.

28. Знак «Снайпер». 1942 г.

На нагрудном знаке «Снайпер» в нижней части изображены перекрещивающиеся винтовки, а на белом эмалевом поле выполнена надпись «Снайпер».

29. Жетон победителя состязаний по сигналопроизводству. 1929 г.

В предвоенные годы на флотах и в военно-морских учебных заведениях в конце учебного года устраивали состязания по флотским специальностям. Победителям обычно вручали грамоты и ценные подарки. Из флотской периодической печати установлено, что в 1929 г. в Кронштадте и Ленинграде проводились соревнования по всем морским специальностям. В том году по чьей-то инициативе кроме грамот и ценных подарков победителей награждали специально изготовленными жетонами с именной гравировкой. Учитывая число существовавших флотских специальностей, можно предположить, что таких жетонов было изготовлено не больше двух десятков. Один из жетонов выполнен в виде спасательного круга, поверх которого закреплены якорь Холла и перекрещивающиеся сигнальные флаги. На белом поле спасательного круга — «1929», а на красном — «Уч. Отр. ВМУЗОВ» (Учебный отряд военно-морских учебных заведений). На оборотной стороне представленного жетона выгравировано: «I м. по сигналопроизводству — М. Г. Иванов».

30. Жетон победителя состязаний по заряжанию артиллерийских орудий. 1929 г.

Жетон вручали победителям команд, достигших лучших показателей при заряжании артиллерийских орудий. Он выполнен в виде фигурного щита, покрытого синей эмалью.

Поверх щита наложены перекрещивающиеся адмиралтейский якорь и банник, на перекрестие которых наложен артиллерийский снаряд. На жетоне надпись: «II к-да по заряжанию — М. Г. Иванов — 1929 г. — Уч. отр. ВМУЗОВ» (II команда... Учебный отряд ВМУЗов).

31. Жетон в память 5-летия подъема Военно-морского флага на линейном корабле «Парижская коммуна». 1929 г.

Сохранился жетон линейного корабля Балтийского флота «Парижская коммуна», который был изготовлен к пятилетию подъема Военно-морского флага на корабле. Этот корабль вступил в состав Балтийского флота в 1914 г. и имел название «Севастополь». В 1918 г. линкор совершил Ледовый поход, участвовал в обороне Петрограда в ходе Гражданской войны. В 1921 г. корабль получил новое наименование — «Парижская коммуна». Из-за изношенности механизмов до 1925 г. корабль стоял в порту на долговременном хранении. Затем его ввели в строй. В канун пятилетия подъема на корабле флага приказом командира линкора была создана специальная комиссия, разработавшая план торжественных мероприятий. Был выпущен памятный жетон, основу которого составляет флюгарка с наложенной римской цифрой. 22 ноября 1929 г. корабль покинул Кронштадт, 18 января 1930 г. прибыл в Севастополь и вошел в состав морских сил Черного моря. За отличия в Великой Отечественной войне в 1945 г. линкор наградили орденом Красного Знамени, а в 1954-м его зачислили в класс учебных кораблей. Через два года линкор разобрали на металл.

Надпись, выполненная на оборотной стороне представленного жетона, позволила его атрибутировать. Его владельцем был кавалер

31. Жетон в память 5-летия подъема Военно-морского флага на линейном корабле «Парижская коммуна». 1929 г.

зари. В 1718 г. внутри Адмиралтейского двора вместо деревянных начали строить каменные здания. В 1723 г. мазанковую башню со шпилем над главными воротами решили разобрать и вместо нее сделать каменную с более высоким шпилем.

В здании Главного адмиралтейства Петр I принимал доклады и делал первые распоряжения относительно строительства флота; здесь под его руководством с 1718 г. проходили заседания Адмиралтейств-коллегии; здесь составлялся в 1720 г. первый Морской устав.

Обосновавшись в устье Невы, Петр решил вынести рубеж обороны в Балтийское море. В годовщину боя — 7 мая 1704 г. он сам поднял флаг на возведенной в Финском заливе крепости Кроншлот («Коронный замок»). В журнале Петра есть запись: «1704 год. Май. В 7-й день изволил Великий Государь идти со всеми ближними людьми и с новгородским митрополитом, и с прочими властьми из С.-Петербурга водою на судах на взморье к Котлину острову, в новую крепость, которая построена против того острова на воде, на самом проходе корабельном, зимою, когда лед был, деревянная, и нагрузя каменьем, отпущена в воду и несколько в ней пушек поставлено, мимо которой невозможно без препятствий ни единому кораблю в устье пройти. И в прибытие Его Великого Го-

и доков и решил создать нечто подобное у себя в России. 24 марта 1719 г. на месте будущего дока забили первые сваи. Распорядителем работ был капитан Э. Лейн, техническим экспертом — известный изобретатель и инженер А. К. Нартов. Однако увидеть свое детище Петру не удалось. Открытие дока состоялось 30 июля 1752 г. Об этом событии известил салют из 1331 орудия. Елизавета наградила главного строителя дока И.-Л. Люберас орденом Св. Андрея Первозванного. Этот фортификатор еще при Петре I в 1716 г. руководил постройкой гавани и казарм в Ревеле. С 1734 г. в звании генерал-квартирмейстера Люберас возглавлял строительство Петровского дока и одновременно с 1739-го — Толбухина маяка.

Техническое решение было удивительно простым: открывали ворота доковой камеры, в которую заводили корабль, ворота закрывали, а воду

33. Знак «Гвардия» (для начальствующего состава и мичманов). 1942 г.

34. Знак «Гвардия» (для старшинского и рядового состава). 1942 г.

ский истребительный и 2-й гвардейский Краснознаменный смешанный авиаполк.

3 апреля 1942 г. гвардейское звание было присвоено сразу восьми кораблям: на Черноморском флоте крейсеру «Красный Кавказ», на Балтике — эсминцу «Стойкий», минному заградителю «Марти» и тральщику «Гафель», на Северном флоте — подводным лодкам Д-3, К-22, М-171 и М-174. Всего за годы войны гвардейского звания были удостоены 86 флотских формирований, в том числе 11 корабельных соединений, 18 надводных кораблей, 16 подводных лодок, 24 авиационных и 9 артиллерийских частей, 5 бригад и 3 батальона морской пехоты.

33. Знак «Гвардия» (для начальствующего состава и мичманов). 1942 г.

34. Знак «Гвардия» (для старшинского и рядового состава). 1942 г.

В приказе наркома Военно-Морского Флота, подписанном 19 июня 1942 г., в частности, отмечалось, что «для военнослужащих кораблей Военно-Морского Флота, удостоенных гвардейских званий, установить особый нагрудный знак, согласно прилагаемого описания и рисунка». Напомним, что в это время уже существовал нагрудный знак «Гвардия», утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 мая 1942 г. Но моряки хотели иметь свой знак, и он вскоре появился. Выглядел он следующим образом: прямоугольная колодка, имеющая сверху и снизу горизонтальные прорези для натяжки георгиевской ленты, концы которой на оборотной стороне знака сшивались. По бокам колодки выполнены прямоугольные вырезы глубиной 2 мм. Размеры знака — 22×35 мм. Для офи-

церского состава и мичманов колодка покрывалась позолотой, а для рядового состава и старшин — серебром. Знак просуществовал до 1943 г. и был заменен на единый знак «Гвардия», утвержденный 21 мая 1948 г.

Эти знаки носили на всех формах одежды, в том числе на шинели, плащ-пальто и бушлате. Не носили их только на рабочем платье.

35. Знак «Гвардия». 1942 г.

Военнослужащие гвардейских частей береговой обороны и морской авиации Военно-Морского Флота носили нагрудный знак, установленный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 мая 1942 г. Основу этого знака составлял пышный золотистый венок из лавровых ветвей, верхняя часть которого закрывалась красным боевым знаменем с надписью «Гвардия», а нижняя — фигурным щитком с надписью «СССР». На белом поле внутренней части венка в самом центре помещена красная пятиконечная звезда.

35. Знак «Гвардия». 1942 г.

спускали самотеком в специально вырытый овраг, откуда затем откачивали. После этого начинали ремонт судна. Очень быстро слава о Кронштадтском доке облетела весь мир. Во всей Европе в те годы не существовало гидротехнического сооружения, подобного Петровскому доку. Док имеет форму креста, каждая из частей которого является сухой камерой, вмещавшей до пяти кораблей.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

Строительство и эксплуатацию Петровского дока осуществляли выдающиеся русские деятели, такие как генерал-фельдмаршал Б. Х. Миних, военный инженер А. П. Ганнибал, корабельные мастера В. А. Ершов, Г. С. Исаков, И. П. Амосов. Здание, в котором находились администрация дока и квартира его начальника, сохранилось, и в память о Ганнибале кронштадтцы его называют Абраимовым домом. Кронштадт также знаменит Николаевским (док императора Николая I, введен в строй в 1844 г.), Константиновским (док имени великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича, введен в строй в 1876 г.) и Алексеевским (док цесаревича Алексея Николаевича, введен в строй в 1914 г.) доками.

С первых дней существования Петербурга Петр I проявлял заботу о сохранении морских реликвий. В 1709 г., по его указу, в здании на Адмиралтейском лугу создали Модель-камеру, где хранились чертежи и модели кораблей, построенных на верфи Адмиралтейского двора. В регламенте 1722 г. имелась такая статья: «...когда который корабль строить, то надлежит приказать тому мастеру сделать половинчатую модель на доске, и оную купно с чертежом по спуске корабля отдать в коллегию Адмиралтейскую». Собранные модели и чертежи вошли в коллекцию Морского музея.

Во время реформы флота, проводившейся в начале XIX в., на основе Модель-камеры создали Морской музей,

ПОДВОДНИКАМ

Начало XX в. ознаменовалось вступлением в боевой состав Российского флота первых отечественных подводных лодок «Дельфин» и «Минога», создателями которых были И. Г. Бубнов, М. Н. Беклемишев и И. С. Горюнов. В 1909 г. вступила в строй подводная лодка «Почтовый». Ее строили по проекту С. К. Джевецкого. Лодка была с бензиновыми двигателями, работавшими на гребной вал в подводном положении. Первое боевое применение субмарины нашли в Русско-японской войне 1904—1905 гг. Но из-за их несовершенства эти действия были безуспешными.

В Первую мировую войну 1914—1918 гг. на Черном море активно действовал первый в мире подводный минный заградитель «Краб» конструкции М. П. Налетова. Хорошо зарекомендовали себя дизель-электрические подводные лодки типа «Барс», построенные по проекту И. Г. Бубнова. Эти лодки имели высокие для того времени тактико-технические данные и по ряду показателей превосходили иностранные аналоги. Из 52 подводных лодок, состоявших в списках флота после Октябрьского переворота 1917 г., в строю находилась 41, в постройке и сборке было 7, на хранении в порту — 4. Но все эти лодки технически были изношенными и уже морально устаревшими. Несколько подводных лодок в 1920 г.

было уведено в Бизерту, часть затоплено, а остававшиеся в базах не представляли грозной боевой силы. Единственным подводным соединением Рабоче-Крестьянского Красного Флота была дивизия подводных лодок Балтийского флота, которой командовал Я. К. Зурубаев. В ее составе были подводные лодки «Волк», «Леопард», «Пантера», «Тур», «Ерш», «Змея», «Рысь», «Тигр», «Ягуар», «Вепрь», «Кугуар» и «Угорь». Ценой неимоверных усилий удалось ввести в строй 5 подводных лодок на Черном море.

В 1924 г. Совнарком РСФСР принял решение о проектировании и строительстве подводных лодок. В следующем году был подготовлен проект программы военного судостроения, предусматривавший постройку в первую очередь подводных лодок. В январе 1926 г. в Научно-техническом комитете Управления Военно-Морского Флота приступили к разработке проекта первой советской субмарины. Возглавил коллектив конструкторов председатель секции подводного плавания А. Н. Гарсоев. Это был опытный моряк. Службу он начинал в 1904 г. на надводных кораблях Балтийского флота, затем, после окончания Учебного отряда подводного плавания, перешел на подводные лодки. Плавал на «Акуле», «Львице» и «Почтовом». Накануне Октябрьского переворота был назначен командиром подводной лодки «Минога», а после октября стал главным подводником Морского штаба Республики. Он создавал кафедру тактики подводных лодок в Морской академии.

В 1927 г. появился нагрудный знак за окончание Кронштадтской школы подводного плавания. Он был выполнен в виде щита с окантовкой положенного поверх вертикально поставленного адмиралтейского якоря. В верхней части щита внутри круглого красного медальона выбиты серп и мо-

директором которого назначили графа К. К. де-Местра. В музей стали поступать реликвии, связанные с морскими победами и дальними плаваниями. Вице-адмирал П. В. Чичагов подарил музею модели, эстампы, книги и медали. Возглавил Модель-камеру лейтенант В. Я. Глотов и до 1818 г. отреставрировал модели.

Большой вклад в развитие музея внес капитан-лейтенант Н. А. Бестужев, разработавший новую концепцию музейного дела, изложенную в его труде «Об устроении частей музеума: модельной, инструментальной и натуральной». Целью музея он считал «сохранение и приобретение всего, что касается для пользы и усовершенствования мореплавания, как по части кораблестроительной, так и по всем частям, имеющим какое-либо отношение к мореходству». В 1825 г. Морской музей состоял из коллекции морских атласов и карт, библиотеки, собрания предметов и Модель-камеры. В 1827 г., в связи с тем что Гидрографическому департаменту понадобились помещения, которые занимал музей, последний решили упразднить. Монеты, медали, минералы, кости, раковины, окаменелости, оружие и другие предметы передали Министерству просвещения, а экспонаты, имевшие отношение к истории флота, — Морскому корпусу. Многие раритеты передали в музей Петербургской академии наук. В здании Адмиралтейства оставили только морскую библиотеку, коллекцию карт, атласов и Модель-камеру.

В 1863 г. в газете «Кронштадтский вестник» капитан 2 ранга С. И. Елагин опубликовал статью «Забытые трофеи», в которой с горечью вспоминал об утраченных морских реликвиях, являвшихся атрибутами славы Российского флота. Публикацию заметил управляющий Морским министерством адмирал Н. К. Краббе и сделал все возможное для возрождения Морского музея.

Директором музея назначили лейтенанта Н. М. Баранова, возглавлявшего с 1864 г. Модель-камеру. Музей,

размещавшийся в Адмиралтействе, открыли 27 августа 1867 г. Он состоял из отделов — исторического, кораблестроительного, артиллерийского, коммерческого судоходства и этнографического. Модель-камеру преобразовали в модельную мастерскую. Музей быстро стал пополняться предметами. Некоторые экспонаты возвратили из Морского корпуса. В 1867 г. из Адмиралтейств-совета поступили петровские реликвии; из Архангельского порта — носовое украшение линейного корабля «Азов», модель купеческого судна времен Петра I; из Кронштадтского морского арсенала — кортик, шпага и английский флаг, взятые мещанином Герасимовым 30 августа 1810 г. при овладении в Северном Ледовитом океане английским капером «Евплус». Адмирал Краббе передал музею серебряный сервиз, подаренный Черноморскому флоту Екатериной II.

В начале XX в. сделали реконструкцию музея, многие предметы отреставрировали и разместили в специально изготовленные шкафы и витрины, а модели поместили в футляры. Залы стали называть именами Петра I, Екатерины II, Павла I, Александра I, Николая I, Александра II, Александра III, Николая II. Накануне празднования 200-летия со дня основания музея в 1908 г., согласно указу Николая II, музею присвоили имя Петра Великого.

Музей занимал левое крыло здания Адмиралтейства. У входа стояла изготовленная на Адмиралтейских Ижорских заводах броневая плита со следами от снарядов, выпущенных по ней при испытаниях в ноябре 1896 г. В вестибюле установили орудия XV—XVII вв. и носовые украшения судов, в том числе фрегатов «Дмитрий Донской», «Александр Невский», «Ослябя», корветов «Витязь», «Богатырь», «Баян», крейсера «Джигит». В зале Николая II размещались модели, изготовленные из черепашьего панциря, приобретенные наследником цесаревичем во время его путешествия на Дальний Восток. В витринах находился подарок Николая II — предметы, поднятые в 1899 г. со дна моря и принадлежавшие команде погибшего в Хиосском сражении 1770 г. линейного корабля «Св. Евстафий».

В следующем зале находились модели судов русского флота, выполненные из слоновой кости и перламутра. Они поступили в музей из Мраморного дворца после кончины великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича. В этом зале стояли модели памятников адмиралам В. А. Корнилову, П. С. Нахимову, С. К. Грейгу, В. С. Завойко, Г. И. Невельскому и И. Ф. Крузенштерну.

Далее располагался зал, посвященный истории флота периода царствования Екатерины II. Здесь находились кресло Екатерины, поступившее из Николаева, где она останавливалась во время путешествия в Крым, ее судовой штандарт и морской костюм.

Особый интерес у посетителей вызывал Петровский зал, где хранились предметы, некогда принадлежавшие создателю русского регулярного флота Петру I. На стене висел портрет Петра, написанный на шелку в Англии в 1697 г.; судовой штандарт, поднимавшийся в 1716 г. на корабле «Интерманланд», когда Петр командовал англо-голландско-датско-русским флотом; модель 30-пушечного корабля, сделанная Петром в 1697 г.; медный компас, бывший в каюте царя на корабле «Ингерманланд»; кресло, на котором сидел Петр во время заседаний в Адмиралтейств-коллегии; копия памятника Петру, установленного в Кронштадте; модель ботика Петра; макет домика в Саардаме, где царь жил в 1697 г.; модель 120-пушечного линейного корабля XVII в., подаренная Петру I в 1698 г. английским королем Вильгельмом III; модель галеры, подаренная Петру во Франции в 1717 г.; модели судов шведского флота, захваченных в период Северной войны.

В начале XX в. появились отделы Русско-турецкой (1877—1878 гг.), Русско-китайской (1900 г.) и Русско-

лот, а чуть ниже медальона изображен силуэт подводной лодки типа «Барс». В нижней части знака надпись «КШПП» (Кронштадтская школа подводного плавания). На оборотной стороне знака имелся номер, соответствовавший списку выпуска из школы. К сожалению, нами найдено только описание этого знака, которое, однако, не позволяет с достаточной точностью воспроизвести его рисунок.

17 февраля 1927 г. наконец утвердили проект первой советской подводной лодки, а 5 марта того же года на Балтийском судостроительном заводе состоялась ее закладка. Первенец подводного судостроения получил наименование «Декабрист», а серия стала называться — подводные лодки типа Д. Затем в Ленинграде были заложены однотипные лодки «Народоволец» и «Красногвардеец», а в Николаеве — «Революционер», «Спартаковец» и «Якобинец».

3 ноября 1928 г. головная подводная лодка типа Д была спущена на воду. Затем последовали продолжительные испытания. Только в конце 1930 г. лодку включили в боевой состав Балтийского флота. По этому поводу 18 ноября 1930 г. из Москвы поступила приветственная телеграмма: «Реввоенсовету Морских сил Балтийского моря. Директору Балтзавода. Командиру подводной лодки «Декабрист». Поздравляю Морские силы Балтийского моря со вступлением в строй подводной лодки «Декабрист» — первенца нового советского судостроения и техники. Уверен, что в руках революционных моряков Балтики «Декабрист» явится грозным оружием против наших классовых врагов и в будущих боях за социализм покроет славой свой красный флаг. Начальник Военно-Морских Сил Р. Муклевич».

11 октября и 14 ноября 1931 г. вступили в строй «Народоволец» и «Красногвардеец».

В том же году были приняты в состав морских сил Черного моря «Революционер», «Спартаковец» и «Якобинец». В сентябре 1934 г. всем лодкам серии были присвоены литерно-цифровые наименования: Д-1, Д-2, Д-3, Д-4, Д-5 и Д-6.

Зимой 1938 г. Д-3 под командованием старшего лейтенанта В. Н. Котельникова приняла участие в снятии со льдины первой в истории дрейфующей полярной станции «Северный полюс», которой руководил И. Д. Папанин. В апреле-мае 1939 г. Д-2 под командованием старшего лейтенанта А. А. Жукова обеспечивала радиосвязью перелет В. К. Коккинаки из Советского Союза в Соединенные Штаты Америки. В годы Великой Отечественной войны лодки этой серии добились неплохих результатов. Д-3 стала гвардейской и Краснознаменной, а Д-2 («Народоволец»), прослужив в боевом строю более полувека, установлена на берегу Невской губы неподалеку от площади Морской Славы Васильевского острова в Санкт-Петербурге. В память об этой серии гвардейское звание и легендарное наименование «Красногвардеец» унаследовала современная атомная ракетная подводная лодка.

В 1930-х гг. в строй вступили шесть отечественных подводных минных заградителей типа «Ленинец». Одной из самых многочисленных была серия подводных лодок типа «Щука». К началу войны в составе Военно-Морского Флота их насчитывалось 73 единицы.

Новым этапом строительства подводного флота явилась закладка в 1935—1936 гг. серии лодок типа С, то есть средних. Часто по ошибке лодки типа С называют «Сталинцами». К началу войны в составе флотов было 16 подводных лодок типа С. Лодками этой серии командовали известные подводники Герои Советского Союза Г. И. Щедрин, А. В. Трипольский, А. И. Маринеско и др.

японской (1904—1905 гг.) войн, бытовой эпохи великого князя генерал-адмирала Константина Николаевича, революционного движения, артиллерийский, гидрографический, коммерческого судостроения, доков и портовых сооружений, этнографический и пантеон.

В октябре 1922 г. музей переименовали в Центральный морской музей Республики, а в следующем году — в Морской музей Народного комиссариата по морским делам. В помещении упраздненной церкви св. Спиридония открыли революционный отдел, посвященный событиям Октябрьского переворота 1917 г. и Гражданской войны (1918—1920 гг.) в России.

В 1939 г. Центральному военно-морскому музею передали здание бывшей Фондовой биржи — памятника архитектуры начала XIX в., находящееся на стрелке Васильевского острова, рассекающей Неву на два рукава — Большую и Малую Неву. В конце XVIII в. по проекту архитектора Дж. Кваренги здесь построили здание Биржи, которое в 1803 г. разобрали. Автором проекта нового здания стал архитектор Ж. Тома де Томон. Строительство завершилось в 1810 г. Оба фасада Биржи украсили аллегорическими скульптурными группами. Одновременно с возведением Биржи на берегах Невы на Стрелке соорудили гранитную набережную со спусками к реке, установили две ростральные колонны, служившие маяками. У основания колонн поместили скульптуры, символизирующие Неву, Волхов, Волгу и Днепр — главные водные коммуникации европейской части

36. Знак «Командир подводной лодки». 1942 г.

Подводная лодка С-56, которой командовал Г. И. Щедрин, единственная в серии стала гвардейской и Краснознаменной. В годы войны она совершила переход с Дальнего Востока на Север, а после ее окончания возвратилась в состав Тихоокеанского флота, став первой советской лодкой, совершившей кругосветное плавание. 9 мая 1975 г. С-56 установили на вечную стоянку на Корабельной набережной бухты Золотой Рог во Владивостоке.

Буквально накануне войны флот получил крейсерские подводные лодки типа К. Эти лодки моряки-подводники любовно называли «катюшами». Одна из подводных лодок (К-21) установлена на вечную стоянку в Североморске.

36. Знак «Командир подводной лодки». 1942 г.

Своего рода знаком классной квалификации стал нагрудный знак «Командир подводной лодки». Прежде чем получить этот знак, флотскому офицеру предстояло пройти сложную подготовку, итогом которой являлся экзамен на допуск к самостоятельному управлению кораблем. Знак был учрежден приказом народного комиссара Военно-Морского Флота адмиралом Н. Г. Кузнецовым № 170 от 12 июля 1942 г. Его эскиз разработал начальник Организационно-строевого управления Главного штаба Военно-Морского Флота капитан 2 ранга Б. М. Хомич. Носили знак на правой стороне груди. По положению этим знаком награждались командиры при вступлении в командование кораблем на основании приказов командующих флотами, Каспийской военной флотилии и Ленинградской военно-морской базы. Нагрудный знак вручался один раз в торжественной обстановке при первом вступлении в командование кораблем.

Знак представлял собой стилизованное изображение подводной лодки типа Щ, в центре которой размещалась красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. Весь знак и его детали покрывались позолотой. В таком виде знак просуществовал более года.

37—38. Знак «Командир подводной лодки». 1943 г.

Приказом наркома Военно-Морского Флота СССР № 383 от 16 октября 1943 г. ввели несколько измененный знак, который был оксидирован под старое серебро, а со звезды исчезли серп и молот. Кроме того, более точно передали силуэт подводной лодки и особенно ее выдвижные устройства. Если первый знак крепился при помощи булавки (рис. 36), то новый имел штифт с гайкой.

Одновременно со знаком «Командир подводной лодки» была учреждена и групповая награда, наносившаяся на переднюю часть рубки, в виде пятиконечной звезды, в центре которой в круге вписывалась цифра потопленных кораблей и судов противника.

37. Знак «Командир подводной лодки». 1943 г.

38. Знак «Командир подводной лодки». 1943 г.

России. Сами колонны украшены носовыми частями побежденных кораблей и символизируют морские победы и морское могущество России. 6 февраля 1941 г. музей открыли для посетителей. В период Великой Отечественной войны музей не работал. Он стал функционировать в день Военно-Морского Флота в 1946 г. В нем появился отдел под названием «Военно-Морской Флот СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.».

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

В начале XXI в. в коллекции музея насчитывается около 800 тыс. экспонатов, в том числе около 2 тыс. моделей кораблей и судов. Самым древним экспонатом является чели-однодеревка, поступивший в музей в 1937 г. Челн пролежал на дне Южного Буга более 3000 лет. С 1940 г. в центральном зале музея хранится ботик Петра I. Здесь же экспонируются подводная лодка конструкции С. К. Джевецкого; предметы, принадлежавшие Петру I, адмиралам Ф. Ф. Ушакову, М. П. Лазареву, П. С. Нахимову, В. А. Корнилову, Г. И. Бутакову, С. О. Макарову, Н. О. Эссену, мореплавателям И. Ф. Крузенштерну, Ю. Ф. Лисянскому, Ф. П. Литке. В музее собрано более 5 тыс. единиц ракетного, артиллерийского, минно-торпедного, стрелкового и холодного оружия, свыше 3 тыс. флагов, знамен и вымпелов, 21 тыс. картин, рисунков, литографий, гравюр

39. Знак «Отличный воздушный боец». 1928 г.

МОРСКИМ ЛЕТЧИКАМ

Одновременно с воссозданием Рабоче-Крестьянского Красного Флота началось возрождение и морской авиации. Уже в апреле 1918 г. на базе воздушной дивизии Балтийского флота сформировали особую воздушную бригаду. Воздушные отряды и дивизионы также имелись в составе Волжской, Онежской и других военных флотилий. Парк морской авиации быстро увеличивался и повышалось мастерство летного состава. Разрабатывалась по существу новая тактика использования морской авиации, причем многие летчики сами вводили новые приемы ведения воздушного боя.

Морские летчики активно осваивали полеты над Арктическими морями. За спасение челюскинцев семь летчиков стали первыми Героями Советского Союза, в числе которых А. В. Ляпидевский (получил Золотую Звезду № 1), С. А Леваневский, В. С. Молоков и И. В. Доронин были морскими летчиками.

39. Знак «Отличный воздушный боец». 1928 г.

Приказом Реввоенсовета СССР № 15 от 20 января 1928 г. был учрежден нагрудный знак «Отличный воздушный боец». Он представлял собой круг, нижняя часть которого обрамлена красной лентой с надписью «Отличный воздушный боец», а верхняя — дубовыми ветвями.

Поперек знака проходят синего цвета крылья, символизирующие авиацию и небо. На крыльях выбито «С.С.С.Р.». Верхняя часть знака увенчана пятиконечной красной звездой, размещенной между расходящимися шестью красными знаменами. В центре знака помещена серебряная авиационная бомба, поверх которой наложены серп и молот. Это один из редчайших знаков. Установлено, что этим знаком было награждено всего 20 человек (на рис. 39 изображен знак под № 5).

Специфика боевого применения морской авиации и ее тесная связь с флотом вызвали необходимость ее реорганизации. В 1935 г. она была выведена из состава Военно-воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии, где находилась с мая 1920 г., и включена в состав военного флота, а с образованием 1 января 1938 г. Наркомата Военно-Морского Флота она стала одним из главных родов сил. Во второй половине 1930-х гг. морские летчики получили новую форму одежды и нагрудные знаки.

Приказом НК ВМФ СССР № 180 от 22 мая 1943 г. были введены нагрудные знаки авиации для летного и инженерно-технического состава. Автором этих рисунков был капитан 1 ранга Б. М. Хомич.

+ 40. Знак «Морской летчик»

Знак морского летчика представляет собой прямые распахнутые крылья, а по центру проходят оксидированные адмиралтейский якорь и два скрещенных меча. На них положен круглый медальон, покрытый белой эмалью и обрамленный рубчатым золотистым венком. В него вписана красная пятиконечная звезда. Под звездой расположены серп и молот. Все детали посеребрены. Размер 29×80. Он просуществовал до 1944 г.

Второй знак для инженерно-технического состава представляет собой серебристые

и скульптур, в том числе полотна художников-маринистов И. К. Айвазовского и А. П. Боголюбова.

Без малого 300 лет Петербург является центром российского судостроения. В 1712 г. со стапеля Адмиралтейства спустили на воду первый линейный корабль «Полтава», названный «государевым». Его строителями были Петр I и корабельный мастер Ф. М. Скляев. Всего на верфи построили более 600 кораблей и судов, составивших военно-морскую мощь России.

В память о Петровском флоте 4 ноября 1994 г. недалеко от Смольного собора, где когда-то находился Смоляной двор, заложили фрегат «Штандарт», а 8 апреля следующего года освятили киль, штевни, закладную доску и флаг корабля. К весне 1996 г. все шпангоуты поставили и скрепили привальными брусьями; определился силуэт будущего корабля-музея. Атмосферу того времени создают дубовый штурвал, интерьеры капитанской каюты, керамическая посуда, подвесные столы, гамаки. Изготовлены точные копии резных украшений, таких как носовая фигура в виде льва; аллегорическая картина (на корме), где изображено обретение Россией Балтики; декор, украшавший пушечные порты. 30 мая 1998 г. в присутствии герцога Йоркского принца Эндрю и губернатора Петербурга В. А. Яковлева состоялась церемония «наречения» фрегата.

Фрегат явился копией судна «Штандарт», построенного в 1703 г. на Олонецкой верфи голландским корабельным мастером В. Геренсом и русским подмастерьем И. Немцовым. В ознаменование введения в царский судовой штандарт новых элементов, отобра-

40. Знак «Морской летчик»

жавших победы русского флота, первенец Балтийского флота получил название «Штандарт». При спуске на воду присутствовал Петр, командовавший фрегатом во время перехода в Петербург.

В 1719 г. «Штандарт» поставили в Кронверкскую протоку на вечное хранение как памятник отечественному кораблестроению. В 1728 г. специальная комиссия произвела осмотр фрегата и пришла к выводу, что к дальнейшему хранению на воде он не пригоден. Однако вытащить на берег полусгнившее судно не могли. По отчету, представленному Адмиралтейств-коллегией 21 октября 1728 г., Екатерина I издала указ: «... для памяти велено было хранить, но за гнилостью никак в хранении содержать не можно, поэтому разобрать и вместо оного «Штандарта» для памяти того имени, такой, какого величества он был, заложить и сделать новый, и для того в обер-сорваерской конторе учинить чертеж». Так закончилась жизнь первого балтийского фрегата «Штандарт», которому предстояло возродиться в городе на Неве.

41. Знак за окончание летнего училища ВМФ

42. Знак за окончание инженерно-технического авиационного училища ВМФ

крылья. Причем если у предыдущего знака крылья двойные, т. е. из-под первого крыла выходит второе, то у знака специалиста инженерно-технического состава вправо и влево отходят по одному крылу. В центре крыльев проходят оксидированные адмиралтейский якорь и скрещенные молоток и разводной гаечный ключ. На них положен круглый медальон, покрытый белой эмалью и обрамленный рубчатым золотистым венком. В него вписана красная пятиконечная звезда. Под звездой расположены серп и молот. Просуществовал этот знак до 1944 г. К сожалению, фотографии этого знака нет.

14 октября 1944 г. оба эти знака были изменены и приказом НК ВМФ № 466 были введены как нагрудные знаки летно-технического состава ВВС ВМФ для лиц, окончивших военно-авиационные учебные заведения.

41. Знак за окончание летного училища ВМФ

Знак за окончание летного училища ВМФ представляет собой развернутые крылья золотистого цвета, в их средней части проходят адмиралтейский якорь и два скрещенных меча. На них положен медальон, покрытый голубой эмалью с рубчатым золотистым венком. В центре медальона изображена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. Этот знак просуществовал до 1954 г.

42. Знак за окончание инженерно-технического авиационного училища ВМФ

Знак за окончание инженерно-технического авиационного училища ВМФ отличается от более раннего знака, для инженерно-технического состава тем, что медальон покрыт голубой эмалью и серп и молот в центре красной звезды. Размер знака — 32×60.

МОРСКИМ ПЕХОТИНЦАМ

Опыт минувших войн и учений показал, что действия морских пехотинцев, высаживавшихся в составе передовых отрядов морского десанта, более эффективны при выброске в тактическую глубину обороны противника воздушных десантов. Поэтому все морские пехотинцы проходят серьезную парашютную подготовку.

43. Знак «Парашютист». 1931 г.

Напомним, что подготовку парашютистов еще в 1930-х гг. взяло на себя добровольное оборонное общество ОСОАВИАХИМ, которое в феврале 1931 г. на заседании президиума Центрального совета учредило нагрудный знак «Парашютист». Он вручался парашютистам, в том числе и военнослужащим, совершившим первый прыжок с самолета. Знак представляет собой неправильный ромб с вытянутыми вниз сторонами, на котором изображен белый купол парашюта и фигура парашютиста. Сам ромб покрыт темно-синей эмалью. В верхней части знака расположена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. Высота знака — 44 мм, а ширина — 17 мм. При обсуждении рисунка нагрудного знака начальник Военно-воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии Н. И. Баранов предложил над белым куполом парашюта поместить красную звезду, что и

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

Многие построенные в Петербурге и Кронштадте культовые сооружения являются памятниками морской славы. С закладкой в 1704 г. Адмиралтейского двора возникла необходимость постройки православного храма. Но в связи с тем, что Петр I требовал в первую очередь строить служебные здания, сооружение храма отложили. В 1706 г. на лугу, напротив ворот Адмиралтейства, построили здание для первой в России чертежной мастерской, где через три года устроили временную церковь, освятив ее 30 мая 1710 г. во имя Исаакия Далматского.

Вскоре эта церковь оказалась тесной, и в 1717 г. на том месте, где находится сейчас «Медный всадник», построили новую деревянную церковь и снова освятили во имя Исаакия Далматского. Но и эта цер-

43. Знак «Парашютист». 1931 г.

ковь просуществовала недолго. В 1735 г. она сгорела во время пожара, возникшего в результате удара молнии. Вместо него построили каменное, но в 1768 г. из-за оседания грунта разобрали.

44. Знак «Инструктор парашютного спорта» (позднего периода)

45. Знак «Инструктор парашютного спорта, выполнивший 300 и более прыжков» (позднего периода)

было сделано. На оборотной стороне знака гравировался номер, соответствовавший числу награждений. Однако в 1936 г. от нумерации знаков отказались. Изготавливали знак на Ленинградском монетном дворе, причем первые 100 знаков были сделаны из серебра, а остальные — из латуни. Вручался этот знак до 1950 г.

Три разновидности нагрудного знака «Парашютист» были изготовлены в 1936 г. на Московском монетном дворе, фабрике «Победа», Ленинградской эмальерной фабрике и Эмальерной фабрике Московского товарищества художников. По своей композиции эти знаки повторяли изображение знака 1931 г., но имели несколько измененные формы и едва заметные деталировки купола парашюта и парашютиста.

44. Знак «Инструктор парашютного спорта»

Бурное развитие авиационной техники требовало столь же быстрого повышения квалификации не только летного состава, но и парашютистов. Уже в июне 1931 г. ОСОАВИАХИМ предпринял первую попытку подготовки высококвалифицированных кадров — инструкторов парашютного дела. В сентябре 1933 г. был учрежден знак «Инструктор парашютного спорта» I и II категорий. Этим знаком награждали не только инструкторов ОСОАВИАХИМа, но и парашютистов армии и флота.

45. Знак «Инструктор парашютного спорта, выполнивший 300 и более прыжков»

Основу знака составляет раскрытый парашют, купол которого покрыт белой эмалью, а остальная часть — темно-синей. К нижней обрезанной части к двум проушинам прикреплена треугольная колодка с выбитой цифрой, обозначавшей количество выполненных прыжков. В средней части знака углом вверх наложена металлическая пластинка с надписью «Инструктор». Над этой надписью закреплена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. Ниже надписи крепилась накладная римская цифра I или II, которая обозначала категорию инструктора парашютного спорта. Позднее эти цифры убрали, а на их месте появилось изображение самолета и фигуры парашютиста. На более поздних знаках надпись «Инструктор» и красная пятиконечная звездочка были перенесены на купол парашюта.

Первые знаки «Инструктор парашютного спорта» изготавливались из серебра и имели на оборотной стороне номер. Более поздние знаки были выполнены из латуни. Все знаки этой серии были сделаны на Ленинградском монетном дворе.

46. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 200 и более прыжков». 1934 г.

47. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 300 и более прыжков». 1934 г.

48. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 500 и более прыжков». 1934 г.

49. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 600 и более прыжков». 1934 г.

50. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 700 и более прыжков». 1934 г.

46. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 200 и более прыжков». 1934 г.

47. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 300 и более прыжков». 1934 г.

48. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 500 и более прыжков». 1934 г.

49. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 600 и более прыжков». 1934 г.

19 августа 1934 г. совместным постановлением ЦК ВЛКСМ и Центрального совета ОСОАВИАХИМа СССР приняли Положение о звании «Мастер парашютного спорта СССР», а 4 сентября того же года утвердили соответствующий этому званию нагрудный знак. Его получали в полном смысле этого слова виртуозы парашютного спорта. До 1945 г. звание «Мастер парашютного спорта СССР» было присвоено всего 297 человекам, в том числе 134 спортсмена-парашютиста получили его в годы Великой Отечественной войны.

Знак выполнен в виде вытянутого ромба, имеющего направленные вниз удлиненные стороны с обрезанным закругленным нижним углом. Верхняя часть образует стилизованный купол парашюта, вершина которого увенчана красной звездой с серпом и молотом. На белом куполе парашюта имеется надпись «Мастер СССР». Остальная часть покрыта темно-синей эмалью. Под куполом помещено накладное изображение транспортного самолета. Ниже этого самолета, на поле знака, изображен парашютист с раскрывающимся парашютом. Купол парашюта покрыт светло-голубой эмалью. На стропах парашюта крепятся красные эмалевые цифры от 100 до 1000, через сотню.

На подвесной колодочке выбиваются двузначные цифры, которые вместе с основной цифрой указывают количество выполненных парашютных прыжков. К примеру, если парашютист совершил 125 прыжков, то на знаке будет закреплена красная эмалевая цифра 100, а на подвеске выбита цифра 25. Знак «Мастер парашютного спорта» № 1 был вручен одному из организаторов воздушно-десантных войск Л. Г. Минову. Высота знака — 55 мм, а ширина — 30 мм. Знак изготавливали из серебра на Ленинградском монетном дворе.

51. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 800 и более прыжков». 1934 г.

На знаке «Мастер парашютного спорта СССР» с цифрой 800 утрачены изображение самолета и подвеска. На оборотной стороне имеется № 36 и выгравировано имя владельца — Д. Г. Дульнев. Знак изготовлен из серебра, а цифра 800 — золотая.

Несмотря на то что советские военно-морские теоретики признавали такую форму применения сил флота, как морская десантная операция, и даже во временном «Наставлении по ведению морских операций» 1940 г. имелись рекомендации по ведению операции такого рода, обученных морских пехотинцев не было. Например, при подготовке в сентябре 1941 г. к высадке морского десанта в районе деревни Григорьевка (под Одессой) пришлось в спешке формировать Черноморский полк морской пехоты и в течение нескольких суток обучать его к приемам высадки на побережье противника в темное время суток. Тогда же возникла необходимость в тыл противника выбросить небольшой по численности (23 человека) воздушный десант. Поскольку парашютной подготовкой на флоте не занимались, возникли сложности в подборе личного состава для выброски в тыл противника с воздуха. Только в ходе войны на всех флотах удалось создать несколько подразделений морских пехотинцев, которые умело вели бой за высадку и могли высаживаться на побережье неприятеля как с морских высадочных средств, так и с самолетов.

50. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 700 и более прыжков». 1934 г.

51. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 800 и более прыжков». 1934 г.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

К этому времени в Адмиралтействе (под шпилем), по повелению императрицы Елизаветы Петровны, устроили церковь. Освятили ее 10 мая 1755 г. Она функционировала до 1808 г., затем в связи с перестройкой Адмиралтейства ее разобрали, а причт временно перевели в домовую церковь графа П. Г. Чернышова.

После перестройки Адмиралтейства в его левой половине на втором этаже 12 декабря 1821 г. освятили церковь во имя св. Спиридония Тримифунтского. Внутри храма находился продолговатый зал, разделенный на три части 26 колоннами, а в центре помещался главный алтарь во имя св. Спиридония, с правой стороны — придельный алтарь во имя Исаакия Далматского. Внутреннее оформление церкви осуществлял главный архитектор Адмиралтейства профессор архитектуры И. Г. Гомзин.

В Адмиралтейском соборе к началу XX в. были собраны морские и церковные реликвии, например, икона Христа Спасителя, изготовленная на пожертвования моряков в память об избавлении генерал-адмирала Константина Николаевича от покушения в Варшаве 21 июня 1862 г. Позолоченная икона украшена бриллиантами, а на доске указаны имена всех жертвователей. В 1860 г. Александр II подарил собору бархатный вышитый золотом ботинок со стопы св. Спиридония. В 1878 г. великий князь генерал-адмирал Алексей Александрович передал храму подушечку из-под головы св. Спиридония. Просуществовал собор до 1920 г. В 1927-м в нем открыли революционный отдел Морского музея, а затем — клуб Военно-морского инженерного училища.

Вторым по значимости в Петербурге считается Морской Никольский Богоявленский собор. 16 апреля 1752 г. Елизавета Петровна повелела вместо деревянной церкви, возникшей в 1743 г. на Морском полковом дворе, на берегу Крюкова канала построить каменную. Строительство началось в июле 1753 г. по проекту главного архитектора Адмиралтейств-коллегии С. И. Чевакинского, наблюдал за постройкой президент коллегии генерал-адмирал князь М. М. Голицын.

Завершилось оно в 1760 г. 5 декабря того же года преосвященный Сильвестр — архиепископ Петербургский и Шлиссельбургский — освятил главный алтарь во имя св. Николая Чудотворца, а правый придел — в память о св. пророке и предтече Крестителе Иоанне. Верхнюю церковь освятили 20 июля 1762 г. На церемонии присутствовала Екатерина II, которая начала именовать церковь собором. Она же пожаловала собору десять образов в золотых ризах. На иконах изображались лики тех святых, в дни памяти о которых русский флот одержал победы над турецким и шведским флотами в 1770, 1789 и 1790 гг. Иконы поместили в верхнем храме, где ежегодно 24 июня в память о Чесменском сражении провозглашали вечную память «основателю Российского флота и виновнику морских побед Петру Великому».

Собор стал архитектурным украшением Петербурга. Здание выстроено в виде равноконечного креста с пятью позолоченными куполами, увенчанными ажурными крестами. Существует предание, что собор Николы Морского, как его называют моряки, построен по образцу Астраханского храма, понравившегося Петру I и пожелавшему иметь такой же в своей столице.

ЧАСОВЫМ МОРСКИХ ГРАНИЦ

28 мая 1918 г. был подписан декрет Совнаркома (подготовлен Комитетом по военным и морским делам) об учреждении пограничной охраны страны. Этим декретом определялись порядок охраны государственной границы, структура пограничных частей и их центральное управление. В системе Наркомата финансов создали Главное управление пограничной охраны, которое в июне 1918 г. передали в подчинение Наркомата торговли и промышленности. В условиях Гражданской войны и военной интервенции в СССР, в целях объединения руководства всеми военными вопросами, декретом Совнаркома от 19 августа 1918 г. пограничные войска передали в ведение Наркомата по военным и морским делам. Борьбу с нарушителями государственной границы и контрабандистами вне театров военных действий вели как органы пограничного надзора, так и Всероссийская чрезвычайная комиссия (ВЧК). В некоторых случаях в помощь выделялись части внутренней охраны Республики и бойцы Красной Армии. К охране морских границ привлекались военные моряки. В конце Гражданской войны Совет труда и обороны (СТО) постановлением от 24 ноября 1920 г. возложил ответственность за охрану границ РСФСР на ВЧК.

Одной из самых сложных задач, вставших в те годы перед ВЧК, являлась организация охраны морских границ Республики. Не было ни кораблей, ни морских специалистов. В этих условиях председатель ВЧК Ф. Э. Дзержинский обратился к военным морякам с просьбой порекомендовать для организации защиты морских границ опытного моряка. В конце февраля 1921 г. в распоряжение ВЧК флот откомандировал бывшего капитана 1 ранга М. В. Иванова. Это был один из образованнейших офицеров. В 1900 г. он закончил гидрографическое отделение Николаевской морской академии, участвовал в Русско-японской войне 1904—1905 гг., командовал многими кораблями. В короткие сроки под руководством М. В. Иванова на Балтийском море, Чудском и Псковском озерах сформировали Финляндско-Ладожскую флотилию войск ВЧК, явившуюся первым морским формированием пограничных войск.

15 февраля 1921 г. Ф. Э. Дзержинский утвердил первую инструкцию по охране государственной границы. Следует также подчеркнуть, что в первые годы после Гражданской войны к охране государственной границы были привлечены кадровые части армии и флота. Но специфика деятельности этих войск в конце концов привела к тому, что 27 сентября 1922 г. охрану сухопутных и морских границ передали одному ведомству — Отдельному пограничному корпусу войск Главного пограничного управления (ГПУ). В составе этого корпуса, кроме уже имевшейся Финляндско-Ладожской флотилии, были Северная, Черноморская и Амударьинская флотилии, отряд пограничных судов Чудского озера, а впоследствии и Дальневосточная пограничная флотилия. При формировании этих флотилий и отрядов в распоряжение пограничных войск ГПУ из состава военного флота были переданы корабли с экипажами. В орга-

52. Знак в память 15-летия ВЧК—ГПУ. 1932 г.

В этом соборе со дня его освящения служба не прекращалась ни на один день, причем по традиции в дни флотских праздников и в дни скорби по погибшим морякам в храме проходит служба при большом стечении прихожан. В верхнем храме в память о погибших моряках установлены мемориальные доски.

Первые мосты через Неву строили моряки, занималось этим Морское ведомство. В 1728 г., используя барки и деревянные конструкции, моряки создали наплавной мост, соединявший Адмиралтейский и Васильевский острова. Мост стали называть Исаакиевским, поскольку он оказался рядом с церковью с таким названием. В 1991 г. в память об этом событии у спуска к Неве на гранитном ограждении появилась надпись: «Здесь находился первый в городе наплавной Исаакиевский мост. Береговые устои сооружены в 1819—1821 годах по проекту инженера А. А. Бетанкура».

В Петербурге зарождались многие морские традиции, в том числе организация проведения морских парадов на Неве. Впервые Петр I наблюдал за участием флота в морских парадах в Голландии и Англии, находясь в составе Великого посольства. Петру понравились парады, он решил ввести это новшество в России.

низационном отношении вновь созданные флотилии замкнули на соответствующие пограничные округа.

52. Знак в память 15-летия ВЧК—ГПУ. 1932 г.

В декабре 1922 г. в честь 5-й годовщины ВЧК учредили звание «Почетный чекист». Получившим это высокое звание вручали специальную грамоту и нагрудный знак в память 5-летия ВЧК—ГПУ.

Награждение этим знаком повторялось в 5, 10-ю и 15-ю годовщины ВЧК—ГПУ. Внешний вид знака оставался прежним, только менялись даты и римские цифры в его средней части.

Представленный знак выполнен в виде овала из рифленой ленты с внешним и внутренним выпуклым буртиком шириной 6 мм. В центральной части овала расположен меч с граненым клинком и резной рукоятью. Концы клинка и рукояти выступают за овал на 5—7 мм. Вверху на рукоять и часть клинка наложены перекрещивающиеся серп и молот, а чуть ниже — римская цифра XV, что означает 15 лет ВЧК—ГПУ. Эту цифру покрывали красной эмалью. Снизу цифру обрамляет фигурная лента, концы которой выходят на поле овала. В средней части ленты по обе стороны клинка имеется надпись «ВЧК—ГПУ». В верхней части овала по обе стороны рукояти меча выбиты юбилейные даты «1917—1932». Размеры знака — 40×25 мм. Знак изготавливали из серебра на Петроградском монетном дворе.

СУДОСТРОИТЕЛЯМ

Прежде чем перейти к рассказу о знаках и жетонах судостроительных предприятий, напомним историю наиболее известных судостроительных заводов. Это поможет более полно представить, что кроется за знаками и жетонами судостроительной отрасли.

Старейшим является Государственное унитарное предприятие «Адмиралтейские верфи», основанное Петром I 5 ноября 1704 г. как Адмиралтейский двор, на основе которого позднее возникли судостроительные предприятия «Галерный двор» (1712 г.) и «Галерный островок» (1719 г.). В августе 1721 г. «Галерный двор» преобразовали в Галерную верфь, а в 1800 г. — в Новое Адмиралтейство. 1 января 1908 г. императорским указом Новое Адмиралтейство и «Галерный островок» объединили в Адмиралтейский судостроительный завод. В 1913—1914 гг. предприятие называлось Адмиралтейский судостроительный и башенный завод. С 19 января 1914 г. по 7 марта 1917 г. Адмиралтейский судостроительный и Балтийский заводы имели объединенное управление. Примечательно, что с января 1915 г. по ноябрь 1921 г. в аренде у Адмиралтейского завода находился Охтинский снарядный цех. С 28 октября 1921 г. предприятие стало отделом Балтийского завода, а в 1922 г. получило имя А. Марти. 13 января 1926 г. предприятие снова получило самосто-

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

Первый морской парад состоялся по случаю победы в Гангутском сражении. Сражение русского галерного флота со шведским при Гангуте в июле 1714 г. закончилось первой крупной победой на Балтике, которую Петр I не без основания сравнивал с Полтавской. Если в результате разгрома шведов под Полтавой ход Северной войны изменился на суше, то после Гангутского сражения он изменился на море. Эта победа позволила перенести военные действия на территорию противника и угрожать столице Швеции Стокгольму. Гангутская победа радовала Петра и как моряка, ведь это была первая серьезная морская победа, одержанная созданным им Российским флотом.

Всех участников Гангутского сражения наградили медалями: штаб- и обер-офицеров — золотыми, урядников и рядовых — серебряными. На лицевой стороне медали был изображен Петр I в лавровом венке и доспехах, а на оборотной — фрагмент Гангутского сражения и сделана надпись: «Прилежание и верность превосходит силно. Июля 27 дня 1714». Петра произвели в вице-адмиралы.

Царь намеревался в новой столице пышно отпраздновать первую крупную победу россиян на море. Подготовку к торжеству осуществлял губернатор Ингерманландии А. Д. Меншиков. 6 сентября захваченные шведские суда в сопровождении русских галер вошли в устье Невы и стали на якорь вблизи Екатерингофа. Но

из-за противного ветра, дождя и тумана они простояли на якоре двое суток, снялись только утром 9 сентября. В тот же день прошли основные торжества на Неве и на главной в Петербурге Троицкой площади. По случаю победы соорудили триумфальные ворота. На них был изображен орел, в лапах которого находился слон, и сделана надпись: «Русский орел мух не ловит». Орел символизировал победительницу Россию, а слон — побежденную Швецию (название шведского судна «Элефант» в русском переводе означает «слон»).

По Неве прошли украшенные флагами суда. Первыми следовали российские скампавеи, за ними — трофейные шхерботы, шесть шведских галер и прам «Элефант». Трофейные суда шли с поднятыми Андреевскими флагами, под которыми находились склоненные шведские. Из пушек Петропавловской крепости производили выстрелы — салют в честь победителей. У Троицкой площади суда подошли к пристани. Пленные шведы с оружием сошли на берег. Затем шведские суда поставили по диспозиции, как они стояли в ордер-баталии в Рилакс-фиорде.

Первыми через триумфальные ворота процессировали преображенцы, любимцы царя, за ними — две роты Астраханского полка; они несли захваченные трофеи — пушки, флаги, знамена. Последними шли пленные шведские офицеры. Петр занимал в строю место полковника Преображенского полка.

Пир в честь Гангутской победы проходил в великолепном дворце Меншикова. На банкете Эреншельд сидел между Петром и хозяином дворца. На четвертый день на Неве устроили грандиозный фейерверк, во время которого на шведских судах горела надпись: «Уловляя уловлен». Шведы хотели запереть русский галерный флот в устье Финского залива и не выпустить в Або-Аландские шхеры, но сами оказались в ловушке и потеряли часть флота. Петр приказал ежегодно 27 июля отмечать день Гангутской победы, ставший праздником флота.

ятельность и стало называться — Ленинградский судостроительный завод им. А. Марти. 1 декабря 1926 г. из состава предприятия выделили для ликвидации бывшее Новое Адмиралтейство. Однако 13 июня 1931 г. вместо ликвидации отделившееся от Адмиралтейского завода предприятие получило статус завода вспомогательных механизмов — «Судомех». С 1 января 1937 г. «Судомех» переименовали в Завод № 196, а 26 октября 1966 г. — в Ново-Адмиралтейский завод. Одновременно 1 января 1937 г. Ленинградский судостроительный завод им. А. Марти получил название — Завод № 194, а 21 декабря 1957 г. — Адмиралтейский завод. 31 января 1972 г. Ново-Адмиралтейский и Адмиралтейский заводы объединили в Ленинградское Адмиралтейское объединение. С 30 марта 1992 г. завод носит название: Государственное унитарное предприятие «Адмиралтейские верфи».

Почти за 300 лет своего существования со стапелей этого предприятия сошли на воду более 2 тысяч кораблей и судов самого различного класса и назначения. В период парусно-гребного флота на верфях было построено свыше 500 кораблей — линкоров, фрегатов, гребных фрегатов, галер, корветов. Именно в эпоху парусного флота Россия стала великой морской державой. После Полтавской победы, одержанной русскими войсками над шведами в 1709 г., на Адмиралтейском дворе заложили первый 54-пушечный линейный корабль «Полтава», вошедший в состав Балтийского флота в 1712 г. Эпоху парусного флота на Новом Адмиралтействе закрыл парусно-винтовой линейный корабль 100-пушечного ранга «Император Николай I», спущенный на воду в мае 1860 г.

В так называемый броненосный период здесь было построено 2 линкора, 13 эскадренных броненосцев, 12 броненосцев береговой обороны.

После Крымской войны 1853—1856 гг. со стапелей Нового Адмиралтейства сошли на воду первые броненосные фрегаты «Адмирал Грейг», «Князь Пожарский», двухбашенный монитор «Смерч». На Новом Адмиралтействе построили не имевшее аналогов ни в России, ни за рубежом круглое судно — броненосец береговой обороны «Новгород». Он стал первым кораблем в Российской флоте, оснащенным трюмной водоотливной системой с поршневыми помпами. Впоследствии суда круглой формы называли «поповками» по имени их главного конструктора адмирала А. А. Попова. Важным успехом адмиралтейцев стала постройка броненосца «Петр Великий», одного из самых мощных кораблей своего времени: он имел водоизмещение 10 тысяч т, бронированные палубу и борта. Конструктором этого корабля также являлся А. А. Попов. В 1865 г. на «Галерном островке» построили броненосную батарею «Не тронь меня», на которой впервые установили нарезные орудия вместо гладкоствольных. С 1892 г. на предприятии началось строительство броненосцев типа «Полтава» водоизмещением свыше 10 тысяч т, развивавших скорость 17 узлов.

Многие суда адмиралтейской постройки оставили заметный след в истории исследований Мирового океана. Среди них нельзя не выделить знаменитый корвет «Витязь», на котором было совершено трехлетнее кругосветное плавание под командованием капитана 1 ранга С. О. Макарова. Построенный в 1886 г. на «Галерном островке» «Витязь» стал одним из девяти судов в мире, чье название высечено на фронтоне Океанографического музея в Монако.

В 1909 г. на Адмиралтейском заводе заложили линкоры «Полтава» и «Гангут» водоизмещением около 23 тысяч т. В 1913 г. здесь заложили мощнейшие линейные крей-

В 1735—1739 гг. по проекту архитектора И. К. Коробова в память о Гангутском сражении построили храм, названный горожанами Гангутским. Особенно ценным в храме считался образ св. великомученика Пантелеймона, написанный на кипарисной доске, заключенный в позолоченную раму с вкрапленными изумрудами и рубинами. В 1870 г. эту икону подарила храму императрица Мария Александровна. Здесь находился многосвечник с позолотой, переданный в 1871 г. принцессой Е. М. Ольденбургской; имелись иконы петровских времен, рукописные книги, атрибуты православного богослужения.

История создания храма относится к эпохе Петра I. В 1718 г. при Партикулярной верфи в память о Гангутском сражении создали временную полотняную церковь. В 1721 г. руководивший Партикулярной верфью «невский адмирал» И. С. Потемкин получил разрешение Синода вместо полотняной церкви построить деревянную. 2 сентября 1722 г. состоялось ее освящение. Поскольку день св. Пантелеймона совпадал с днями победы русского флота над шведами при Гангуте и Гренгаме, Пантелеймоновская церковь сразу приобрела символ могущества и славы Российского флота.

В 1914 г. Императорское русское военно-историческое общество установило на церкви две мраморные доски: одну — в честь морских побед над шведами, другую — в честь войск, сражавшихся при Гангуте. На одной из этих досок золотыми буквами написано: «Сей храм воздвигнут в царствование Петра Великого в 1721 году в благодарение Богу за дарованные нам морские победы над шведами в День святого великомученика Пантелеймона 27 июля при Гангуте в 1714 году и при Гренгаме в 1720 году».

После 1917 г. Пантелеймоновскую церковь упразднили, а позже в ее здании разместили музей Гангутской победы (1714 г.) и обороны военно-морской базы Ханко (1941 г.). Однако во второй половине 90-х гг. XX в. храм снова передали Петербургской

епархии, а экспонаты возвратили в Центральный военно-морской музей. Сегодня о гребцах Петровского галерного флота напоминает композиция, составленная из трех весел, которыми приводились в движение скампавеи. На постаменте выполнена надпись: «В честь гребцов Российского флота» (авторы композиции А. Д. Левенков, В. В. Фоменко, В. С. Телеш).

В Москве, согласно указу Петра I от 14 января 1701 г., открылась Школа математических и навигацких наук: так было положено начало морскому образованию в России. Осенью 1715 г. учеников старших классов вместе с преподавателями перевели в Петербург для обучения в созданной Академии морской гвардии. Первоначально она размещалась в доме бывшего адмиралтейств-советника А. В. Кикина, на набережной Невы, напротив Адмиралтейского двора, там, где находится Зимний дворец. По окончании учебного заведения выпускники распределялись на службу в гардемаринскую роту либо становились офицерами морской артиллерии. Вскоре академию перевели на Васильевский остров, в дом князя Алексея Долгорукова, на то место, где находится Академия художеств.

Учащихся академии выпускали в звании гардемарина, которое ввели в 1716 г. вместо прежнего звания навигатор. На кораблях они продолжали обучение под руководством офицеров. Служебное положение гардемарин в уставе определялось так: «В бою, как солдаты, в ходу, как матросы».

25 октября 1752 г. академию преобразовали в Морской шляхетный кадетский корпус и разместили в здании на Васильевском острове, между 11-й и 12-й линиями, на набережной Невы. Ранее дом принадлежал опальному генерал-фельдмаршалу графу Б. Х. Миниху. В это здание, перестроенное и отремонтированное, корпус переехал в конце 1755 г. Однако после пожара, произошедшего в 1771 г., его перевели в Кронштадт. С восшествием на престол Павла I корпус возвратили в Петербург. На третьем этаже в левом крыле здания имелась домовая церковь. Ее стены облицевали мрамором, потолок с лепными украшениями расписали масляными красками, на стенах установили черные и серые мраморные доски. На черных досках появились имена воспитанников корпуса, погибших в морских сражениях, на серых — имена погибших в кораблекрушениях и при исполнении служебных обязанностей. 15 марта 1797 г. церковь торжественно освятили. На следующий день директор корпуса адмирал И. Л. Голенищев-Кутузов доносил Павлу: «Имею честь Всеподданнейше донести Вашему Императорскому Величеству, что вчерашнего дня в Морском шляхетном корпусе освящена церковь во имя Св. Исповедника Архиепископа Павла, коего память празднуется в день всерадостнейшего Вашего Императорского Величества на Всероссийский престол восшествия. Освящение совершал преосвященный Иннокентий Архиепископ Псковский и к тому приглашены были главнокомандующий в городе граф Буксгевден, члены Адмиралтейств-коллегии и начальствующие над училищами столицы. Архимандрит Ксенофонт, законоучитель в корпусе сказал по этому поводу проповедь».

В 1917 г. церковь Морского корпуса ликвидировали, а многие реликвии, в том числе мраморные доски, уничтожили. Затем в здании Морского корпуса открыли краткосрочные курсы командного состава флота, преобразованные 30 июня 1919 г. в училище командного состава. С октября 1922 г. оно стало Военно-морским училищем, а 7 января 1926 г. ему присвоили имя М. В. Фрунзе. В 1939-м училище отнесли к высшим учебным заведениям. В 1998-м Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе и Высшее военно-морское училище им. Ленинского комсомола объединили в Петербургский военно-морской институт, а в 2001 г. в связи с 300-летием со дня образо-

серы «Бородино» и «Наварин» водоизмещением свыше 32 тысяч т. Их планировали вооружить 12 орудиями калибра 355 мм. Во время Великой Отечественной войны адмиралтейцы построили 66 бронированных охотников за подводными лодками, 28 морских бронированных катеров, 76 плашкоутов, баржи для ладожской Дороги жизни, отремонтировали сотни боевых кораблей и катеров.

Особую страницу в истории «Адмиралтейских верфей» занимает строительство подводных лодок, две из которых впоследствии стали кораблями-музеями. Это Краснознаменная подводная лодка К-21, установленная в Североморске, и Краснознаменная и гвардейская С-56, установленная во Владивостоке. Серийное строительство подводных лодок адмиралтейцы наладили в начале 1930-х гг.

Со стапелей «Адмиралтейских верфей» сошли сотни судов для торгового, промыслового, научно-исследовательского и технического флотов. За высокие производственные показатели предприятие награждено двумя орденами Ленина (1960 и 1966 гг.), орденами Трудового Красного Знамени (1971 г.) и Отечественной войны I степени (1985 г.).

В создании Балтийского флота принимали участие так называемые «избы корабельного мастерства», находившиеся в низовьях Невы, в устье Фонтанки, на Охте и Ижоре. Они снабжали верфи деталями, дельными вещами, а также такелажем. В эти же годы в устье Фонтанки оборудовали место базирования Балтийского галерного флота, где также производили ремонт, а затем и постройку парусно-гребных судов. Впоследствии это место получило название «Галерный островок».

В 1789 г. началась история завода Берда. Инструментальный мастер Адмиралтейства

Ф. Морган построил на Матисовом острове плавильную печь и инструментальную мастерскую. На базе этого небольшого частного предприятия зять Моргана Чарлз Берд в 1792 г. основал литейно-механический завод, ставший первым частным механическим заводом в России. В 1800 г. Берд построил паровую машину и использовал ее в качестве основного двигателя на своем заводе. В том же году он получил разрешение на постройку двух коммерческих судов по чертежам А. С. Катасанова. Так в самом начале XIX в. в Петербурге появилось еще одно судостроительное предприятие.

В 1815 г. на заводе Берда построили первое в России судно с паровым двигателем, а в 1877 г. спустили на воду первый в мире мореходный миноносец «Взрыв». Первый пароход представлял собой обычную деревянную тихвинку, на которой была установлена паровая машина. В качестве движителя использовались железные бортовые колеса. 3 ноября 1815 г. это необычное для того времени судно совершило плавание из Петербурга в Кронштадт. Вскоре Берд открыл регулярное пароходное сообщение по маршруту Петербург—Кронштадт.

В 1881 г. на базе Литейно-механического завода Берда и «Галерного островка» возник Франко-русский завод, получивший в 1922 г. наименование «Завод им. К. Либкнехта». Во время реорганизации судостроительной отрасли в январе 1926 г. это предприятие влилось в Ленинградский судостроительный завод им. А. Марти (ныне «Адмиралтейские верфи»).

У входа в Морской канал Финского залива расположен Судостроительный завод «Северная верфь». Эта верфь стала правопреемницей Судостроительного отдела Путиловского завода, основанного в 1887 г. Начало судостроения в юго-западной части Петербурга

вания учебного заведения оно стало называться Морским корпусом Петра Великого — Петербургским военно-морским институтом.

За 300 лет в корпусе подготовлено более 30 тыс. морских офицеров, большинство из которых с честью сражались на море и на суше, сотни отдали свои жизни за Родину. Среди выпускников — известные флотоводцы: Ф. Ф. Ушаков, Д. Н. Сенявин, М. П. Лазарев, П. С. Нахимов, В. А. Корнилов, Н. О. Эссен, А. В. Колчак, С. Г. Горшков; мореплаватели: И. Ф. Крузенштерн, Ю. Ф. Лисянский, Ф. Ф. Беллинсгаузен, Ф. П. Врангель, Г. И. Невельской, Б. А. Вилькицкий; ученые: В. И. Даль, Ю. М. Шокальский, Н. Л. Кладо, Ф. Ф. Веселаго, А. Н. Крылов, Б. Б. Жерве, В. А. Унковский, А. П. Белобров, А. И. Берг; создатель самолета А. Ф. Можайский; писатели: К. М. Станюкович, С. А. Колбасьев; художники: А. П. Боголюбов, В. В. Верещагин; композитор Н. А. Римский-Корсаков; предприниматель Н. И. Путилов. Адмиралы А. С. Шишков и Ф. П. Литке были президентами Петербургской академии наук, адмирал Е. В. Путятин — дипломатом, министром народного просвещения.

Полуденный выстрел Петропавловской пушки имеет прямое отношение к флоту и морякам. Такие выстрелы впервые прозвучали с бастиона Адмиралтейства еще в 1735 г. Затем об этом на время забыли. В 1777 г. после очередного наводнения Екатерина II приказала предупреждать о стихийных бедствиях выстрелами из пушек. В конце 1824 г. внутри Адмиралтейства (ближе к восточному павильону) на берегу Невы соорудили сигнальную батарею, выстрелы с которой извещали горожан о наступлении полдня и о предстоящем наводнении. Называли ее петербуржцы «полуденной». За 5 минут до наступления полдня над куполом восточного павильона поднимался шар, горнисты выходили на галерею Адмиралтейства и трубили, а ровно в полдень раздавался выстрел. При строительстве Адмиралтейской набережной сигнальную батарею разрушили, а пушку перенесли в Петропавловскую крепость. С тех пор одновременно с полуденным выстрелом над Петропавловской крепостью поднимали крепостной флаг. В 1934-м традиция прервалась, но с 23 июня 1954 г. вновь стали звучать полуденные выстрелы из пушек Нарышкина бастиона.

Предтечей Российского флота считается ботик, найденный Петром I в 1688 г. в селе Измайлово. Чтобы подчеркнуть свой приоритет в создании регулярного флота, Петр в предисловии к первому Морскому уставу начал изложение истории флота с ботика, назвав его «дедушкой русского флота». Царь сумел из ботика сделать сначала символ флота, а затем национальную реликвию.

Впервые измайловскую находку он показал народу в январе 1722 г. в Москве во время празднования победы в Северной войне. Ботик поставили на специальный постамент, сооруженный на территории Кремля. Это была своего рода первая презентация ботика, причем удачная. Если за четверть века о ботике никто не вспоминал, то теперь он привлек всеобщее внимание.

Петр не хотел расставаться с измайловской находкой, поэтому решил перевезти его в Петербург. В мае 1723 г. ботик впервые коснулся невской воды и сразу оказался в центре внимания публики. В день рождения Петра третий тост провозгласили в честь ботика, а затем пили за весь Российский флот. В 1723 г. Петр I демонстрировал ботик Балтийскому флоту, при этом сам сидел у руля, а гребцами были адмиралы Сиверс, Гордон, Сенявин и Сандерс. Меншиков исполнял роль лотового, а обер-цейхмейстер Отто — канонира. В 1724 г. у Александро-Невского монастыря Петр на ботике встречал мощи великого князя Александра Невского. Так Петр I писал историю. Он, как никто, понимал, что для флота нужны святыни, и он их создавал.

относится к октябрю 1887 г., когда на верфи Путиловского завода приступили к строительству портовых судов, землечерпалок и барж для отвоза грунта. В 1889 г. здесь заложили первые боевые корабли — миноносцы «Биорке» и «Роченсальм». Для их постройки путиловцы в 1887 г. соорудили небольшой эллинг у самой воды в юго-западной части заводской территории. Затем были построены миноносцы «Гапсаль», «Моонзунд», «Тосна» и «Домеснес». Их паровые машины мощностью 1000 л. с. демонстрировались в 1896 г. на Всероссийской промышленной выставке в Нижнем Новгороде и наряду с двигателями Металлического завода были признаны лучшими в России. В 1905 г. на заводе приступили к строительству более крупных кораблей — эскадренных миноносцев «Москвитянин» и «Доброволец».

В связи с возрождением флота после Русско-японской войны с помощью немецких специалистов была построена Путиловская верфь, расположившаяся при впадении в Финский залив рек Екатерингофка и Емельяновка на землях, намытых голландской фирмой, возглавляемой Аккерманом и ван Гаареном. Открытие верфи состоялось 14 ноября 1912 г. С ростом мощностей Путиловской верфи на территории Путиловского завода судостроение постепенно свертывалось и в 1917 г. полностью закрылось.

На верфи Судостроительного отдела Путиловского завода в 1913 г. построили самый быстроходный корабль в мире (скорость — 37,3 узла) эскадренный миноносец «Новик» (первый в русском флоте корабль с турбинной установкой и с главными котлами, работавшими на нефтяном отоплении, стал головным в крупной серии эсминцев). Проект этого уникального для того времени корабля на конкурсной основе разработали конструкторы Путиловского завода.

Впоследствии эскадренные миноносцы типа «Новик» составили основу легких надводных сил советского Военно-Морского Флота.

На «Северной верфи» построено спасательное судно «Волхов» (ныне «Коммуна»), в течение 85 лет находящееся в боевом составе Российского Военно-Морского Флота и являющееся единственным действующим судном, которое построено до 1917 г.

В рамках принятой перед Великой Отечественной войной программы создания большого океанского флота со стапелей Северной судостроительной верфи сошли на воду 17 эскадренных миноносцев типов «Гневный» и «Сторожевой». Во время блокады Ленинграда Судостроительный завод им. А. А. Жданова не прекращал своей деятельности: с его стапелей сходили на воду тральщики, тендеры и баржи, использовавшиеся при обороне города. Накануне и в ходе войны на заводе прошли модернизацию и переоборудование многие корабли и суда Балтийского флота. Всего с 1887 г. на «Северной верфи» построено более 200 кораблей и вспомогательных судов для Военно-Морского Флота суммарным водоизмещением свыше 500 тысяч т.

С 1924 г. на «Северной верфи», кроме боевых кораблей, строились пассажирские и сухогрузные суда, лесовозы, суда для рыбодобывающего флота, научно-исследовательские суда, контейнеровозы с горизонтальным способом грузообработки и балкеры. Первым гражданским судном, которое построено на «Северной верфи», стал танкер «Грознефть», переоборудованный из корпуса недостроенного крейсера «Адмирал Спиридов». Первыми серийными судами стали товарно-пассажирские рефрижераторы «Алексей Рыков» и «Ян Рудзутак», построенные для перевозки грузов и пассажиров из Ленинградского порта в Анг-

10 мая 1761 г. Сенат постановил: «Архитектору Висту, учиня смету, подать в Сенат к постановке находящегося в Петропавловской крепости блаженной и вечной славы достойный памяти государя императора Петра Великого бота особой каменной покой». 24 июня 1761 г. архитектор представил план крепости, на котором отметил место, «назначенное под строение павильона для бота». Ботный домик начали сооружать в 1762 г. В процессе строительства использовали тосненскую и путиловскую плиту, гранит, кирпич, гипс. На крыше установили статую в виде женщины с веслом, что символизировало навигацию. В июле 1767 г., по приказу Екатерины II, ботик внесли в павильон и установили в нем безо всяких торжеств. До 1928 г. судно хранилось в Ботном домике, затем его перевезли в Петергофский парк, а в 1940-м — в Центральный военно-морской музей в Ленинграде (Петербурге). В дни празднования 300-летия Российского флота в Ботном домике установили копию ботика Петра I.

В зарождавшиеся в Петербурге морские традиции Петр I вносил новые элементы. Так, при закладке в 1715 г. на Адмиралтейской верфи линейного корабля «Гангут» он вложил в его киль гангутскую медаль. По традиции корабли стали называть в честь одержанных побед: «Полтава», «Лесное», «Гангут», «Выборг», «Шлиссельбург». При этом крупным кораблям наименования присваивал император, о чем делали запись в журнале Адмиралтейств-коллегии. В царствование Петра начали делать надписи с наименованием корабля на его корме, причем церковнославянским шрифтом. Появилась также традиция на транце судна помещать изображение государственного герба. После октября 1917 г. на корме корабля стали изображать герб Советского Союза, а на бортах носовой части — красные пятиконечные звезды.

Сначала в киль будущего судна закладывали золотые или серебряные монеты, затем стали прикреплять позолоченные закладные доски, либо изготовленные из меди, латуни, железа, а иногда из серебра. При закладке судна, как правило, присутствовали высокопоставленные лица. Рядом со стапелем для них сооружали специальный шатер, украшенный флагами и государственной символикой. На память гостям вручали копию закладной доски, изготовленную из драгоценных металлов, нередко дарили буклеты, где имелось изображение судна и приводились его основные характеристики. На месте будущей кормы судна поднимали Андреевский флаг. Во время молебна освящали киль и присваивали кораблю название. Торжества завершались банкетом и «огненными потехами».

Не менее торжественно проходил спуск корабля на воду. О начале церемонии извещали тремя выстрелами из пушек Адмиралтейства, а спускали корабль на воду под звуки орудийных выстрелов и оркестров. На корабле поднимались царский судовой штандарт, Андреевский флаг и гюйс. С началом движения судна к воде о борт его «на счастье» разбивали бутылку шампанского, пробка от которого становилась реликвией и хранилась в каюте командира корабля. Затем в кают-компании устраивали банкет, и царь награждал строителей серебряными кружками с морской символикой.

В Петербурге умели хранить память о моряках, кораблях и морских трофеях. Осенью 1704 г. сюда пришли первые суда, построенные на Олонецкой верфи. На зиму их завели в Кронверкскую гавань, функционировавшую до 1721 г. С течением времени суда сгнили, поэтому в 1737-м их разобрали, предварительно сделав модели на память.

Создателю флота России Петру I 28 июля 1909 г. на Адмиралтейской набережной открыли памятник, на котором царь изображен спасающим лахтинских рыбаков; 14 июня 1910 г. открыли другой, где царь изображен строящим лодку (скульптор

лию и обратно. Оба судна были сданы заказчику в 1928 г. (к концу 1930-х гг. здесь построили еще шесть рефрижераторных судов). Для Черноморско-Балтийской линии на заводе построили восемь теплоходов и два лесовоза.

В 1930-е гг. на «Северной верфи» построили 56 рыболовных траулера, составивших основу промыслового флота страны. Взяв за основу иностранный проект, конструкторы бюро «Северной верфи» создали принципиально новое промысловое судно, которое по своим мореходным и эксплуатационным качествам превосходило многие зарубежные аналоги.

Всего на «Северной верфи» построено свыше 250 торговых, пассажирских, промысловых и научно-исследовательских судов. За высокие производственные показатели предприятие награждено двумя орденами Ленина и орденом Октябрьской Революции.

Основание Балтийского судостроительного завода связано с именами британского подданного М. Л. Макфердсона и русского предпринимателя М. Е. Карра. До 1853 г. Макфердсон был инженером-механиком императорской яхты «Невка» и имел в Петербурге собственную механическую мастерскую. Когда в связи с началом Крымской войны 1853—1856 гг. началось выселение английских подданных из России, император Николай I разрешил Макфердсону остаться в Петербурге. В 1856 г. петербургский купец первой гильдии М. Е. Карр пригласил его участвовать в создании в Петербурге совместного литейного, механического и судостроительного завода, ставшего основой будущего Балтийского судостроительного и механического завода. До 1872 г. Макфердсон оставался директором и главным инженером компании Карра и Макфердсона.

Для Морского ведомства на этом заводе строились первые броненосные корабли, в том числе мониторы «Броненосец» и «Латник». В 1862 г. здесь был построен первый в России металлический корабль — броненосная канонерская лодка «Опыт», а в 1866-м — первая отечественная подводная лодка с механическим двигателем конструкции И. Ф. Александровского. В мае 1867 г. состоялась закладка трехбашенного броненосного фрегата «Адмирал Лазарев». Двухцилиндровая горизонтальная паровая машина мощностью около 2000 л. с., изготовленная по чертежам заводских конструкторов, позволяла развивать скорость до 11 узлов. «Адмирал Лазарев» оставался в строю 40 лет.

Для частных фирм в первые годы существования предприятия было построено несколько пассажирских пароходов и буксиров. Помимо морской техники здесь создавали станки и машины для тульской мастерской и даже изготавливали паровозы. В 1873 г. из-за возникших финансовых трудностей предприятие продали Английскому обществу, которому, однако, не удалось исправить положение. В связи с этим 20 мая 1877 г. высочайшим указом предприятие было преобразовано в Русское Балтийское железоделательное и механическое общество. Бóльшую часть акций предприятия приобрело Морское ведомство, ставшее по существу его собственником. На должность управляющего заводом пригласили отставного капитан-лейтенанта М. И. Кази, ранее руководившего Одесским судостроительным заводом Русского общества пароходства и торговли. С этого времени начался расцвет завода, выполнявшего основную часть заказов Морского ведомства. В 1894 г. завод перешел в собственность казны, управлять им стали военные моряки. Неко-

Л. А. Бернштам). Одну копию второго памятника установили в Летнем саду, а вторую — подарили Саардаму в 1911 г. К сожалению, ни один из петербургских памятников не сохранился. В дни празднования 300-летия Российского флота Нидерланды подарили Петербургу копию саардамского памятника.

Морские парады на Неве устраивались не только в честь одержанных побед, но и в память о важных исторических событиях. В 1723 г. состоялся парад, посвященный прибытию в Петербург ботика Петра I, а на Кронштадтском рейде — парад кораблей в честь второй годовщины подписания Ништадтского мира. Впоследствии стали проводить морские парады по случаю высочайших смотров флота. Царствующим особам показывали корабли и демонстрировали выучку команд. Монархи жаловали морякам высокие награды. Например, Екатерина II в 1769 г. произвела смотр эскадры, отправлявшейся из Кронштадта в Средиземное море под командованием вице-адмирала Г. А. Спиридова. Поднявшись на борт линейного корабля «Св. Евстафий», она произвела Спиридова в чин полного адмирала и наградила его орденом Св. Александра Невского. В 1770 г. эта эскадра одержала блестящую победу над турецким флотом в Чесменском сражении: потери русской эскадры составили всего 11 человек, в то время как турки потеряли более 10 тыс. моряков и весь флот — 15 кораблей, 6 фрегатов и до 50 мелких судов.

Императрица щедро наградила победителей. Граф Орлов получил орден Св. Георгия 1-й ст. и титул Чесменского; адмирал Спиридов — орден Св. Андрея Первозванного; контр-адмирал Грейг — орден Св. Георгия 2-й ст.; командиры брандеров — орден Св. Георгия 4-й ст. и следующие чины; капитан-лейтенант Карташев (за вывод из бухты корабля «Родос») — орден Св. Георгия 4-й ст. Всему флоту было объявлено монаршее благоволение, выдано в зачет годовое жалованье и 187 475 руб.

торое время директором был лейтенант И. Ф. Бострем, а затем на эту должность был назначен главный корабельный инженер Николаевского порта и строитель нескольких броненосцев Черноморского флота генерал-лейтенант С. К. Ратник. В 1905 г. его сменил главный корабельный инженер Кронштадтского порта генерал-майор П. Ф. Вешкурцев. Завод стал монополистом в изготовлении для флота паровых машин, электромоторов, котлов и т. д. Возросли темпы судостроения: ежегодно спускали на воду не менее двух судов.

В 1885 г. со стапеля Балтийского завода сошел броненосный крейсер «Адмирал Нахимов», имевший усиленную броневую защиту, водоизмещение — 8500 т и скорость — 17 узлов. Система бронирования этого самого мощного в то время крейсера долго служила образцом для всех строившихся тогда броненосных кораблей не только в России, но и за рубежом.

В 1903 г. здесь была построена первая российская боевая подводная лодка «Дельфин». Строительством подводных лодок завод занимался 100 лет. При этом до 1917 г. была построена 21 подводная лодка, с 1917 по 1945 г. — свыше 50.

На Балтийском заводе были построены эскадренные броненосцы «Победа», «Император Александр III», «Князь Суворов», «Слава», «Пересвет», крейсеры «Россия», «Громобой», «Алмаз», учебное судно «Верный», минные заградители «Амур» и «Енисей», императорская яхта «Александрия» и несколько десятков мелких судов. Всего к 1917 г. на заводе построили около 100 боевых кораблей, в том числе 5 эскадренных броненосцев, 11 крейсеров, 3 линейных корабля, 33 эскадренных миноносца, 9 канонерских лодок, 21 подводную лодку и др. При этом броненосные крейсеры «Рюрик» (1895 г.), «Россия» (1897 г.), «Громобой» (1900 г.) водоизмещением 12 тысяч оказали заметное влияние на ход развития всего мирового кораблестроения. Линейные корабли «Севастополь» и «Петропавловск» водоизмещением 23 тысяч т и скоростью 24 узла находились в строю более 40 лет.

Октябрьский переворот 1917 г. и Гражданская война прервали нормальную деятельность судостроительной промышленности страны. Очень медленно восстанавливались разграбленные и разрушенные предприятия, не хватало специалистов. Именно в этот период в порядке поощрения работников, вносивших существенный вклад в восстановление судостроительной промышленности, награждали специально учрежденными нагрудными знаками и жетонами.

53. Жетон за безупречную работу на судостроительном заводе им. А. Марти. 1923 г.

Один из таких жетонов выполнен в виде свитка с завернутыми верхними углами, внизу обрамленного якорной цепью и двумя якорьками. На отворотах выбиты буквы «СССР». В нижней части жетона изображены наковальня, молот, клещи, шестерня и гребной винт, олицетворяющие кузницу советского судостроения. В верхней части жетона имеется рельефное изображение корабля и накладная красная пятиконечная звезда с серпом и молотом в центре. На оборотной стороне жетона выбито: «Х. А. Григорьеву за 34 года беспрерывной работы на труд. фронте б. Адмиралт. судостр. зав. — 1923» (...на трудовом фронте бывшего Адмиралтейского судостроительного завода...). Жетон из серебра, в верхней его части — колечко для крепления к одежде.

за сожжение турецких кораблей. В память об этой победе изготовили медаль с изображением императрицы, горящего турецкого флота и с лаконичной надписью «Был».

15 сентября в Петропавловском соборе в присутствии Екатерины II по случаю Чесменской победы отслужили благодарственный молебен. У гробницы Петра Великого митрополит Платон произнес речь: «Возстань теперь, Великий Монарх, отечества нашего отец! Возстань и воззри на любезное изобретение твое: оно не истлело от времени, и слава его не помрачилась. Возстань и насладись плодами трудов твоих! Флот, тобою устроенный, уже не на море Балтийском, не на море Каспийском, не на море Черном, не на океане Северском; но где? Опять на море Средиземном, в странах восточных, во Архипелаге, близ стен Константинопольских, в тех то есть местах, куда ты нередко око свое обращал и гордую намеревался смирить Порту. О, как бы твое, Великий Петр, сердце возрадовалось, если бы — но слыши! Мы тебе как живому вещаем, слыши: флот твой в Архипелаге, близ берегов Азийских, Оттоманский флот до конца истребил!»

53. Жетон за безупречную работу на судостроительном заводе им. А. Марти. 1923 г.

54. Жетон ударника социалистического соревнования судостроительного завода им. А. Марти. 1929 г.

Екатерина II уделяла большое внимание флоту. 29 июня 1763 г. она назначила великого князя Павла Петровича генерал-адмиралом флота. Церемония производства в этот чин была торжественной и пышной: адмиралы вручили великому князю Андреевский флаг, поднятый на катере, в которым он в сопровождении

55. Знак активного участника первой пятилетки завода им. А. Марти. 1929 г.

54. Жетон ударника социалистического соревнования судостроительного завода им. А. Марти. 1929 г.

9 мая 1929 г. в стране приняли постановление о социалистическом соревновании, победителям которого вручали грамоты, ценные подарки, денежные премии, а иногда специально изготовленные нагрудные знаки и жетоны. Один из таких жетонов представляет собой серебряный диск, охваченный с одной стороны якорной цепью и лапой якоря, а с другой — частью шестерни, на которой имеется надпись: «Суд. зав. им. Марти» (Судостроительный завод...). Так стал называться бывший Адмиралтейский судостроительный завод. Нижняя часть жетона покрыта синей эмалью (море, по которому идет судно). На линии горизонта на фоне голубого неба виднеются производственные здания судостроительного предприятия. В верхней части жетона прикреплены гребной винт со звездочкой и красный флаг с надписью: «За индустр. страны» (За индустриализацию страны). На линии горизонта изображено восходящее солнце. На оборотной стороне представленного жетона имеется надпись — «За соцсоревнование — Д. Е. Андриянов — 1929». С помощью цепочки жетон крепили к костюму.

55. Знак активного участника первой пятилетки завода им. А. Марти. 1929 г.

Данный знак посвящен участию судостроителей завода им. А. Марти в выполнении заданий первой пятилетки. На знаке изображено судно внутри спасательного круга с надписью «Активн. участн. пятилетки». Справа от спасательного круга расположена фигура судостроителя, стоящего у наковальни и держащего в руках молот. Снизу знак обрамлен серебристой витой

лентой с надписью: «З. Марти б. механ. цеха — Андрееву М. Г. — 1929 г.» (Завод Марти бригада механического цеха...). Чуть ниже ленточки видна лавровая ветвь. В верхней части, на фоне красной пятиконечной звезды просматриваются производственные здания и дымящиеся заводские трубы.

56. Жетон лучшего ударника социалистического соревнования завода им. А. Марти

Существовал еще один жетон этой тематики в форме усеченного (сверху) ромба, по периметру которого проходит белая лента с надписью: «Лучшему ударнику — за соцсоревнование». В нижнем углу ромба помещена золотистая пятиконечная звездочка, а внутри ромба (в верхней части) изображены производственные здания, подъемные краны, дымящаяся труба и восходящее солнце золотистого цвета. В нижней части ромба на голубом фоне — судно. На верхнюю часть ромба наложен спасательный круг, нижняя часть которого покрыта красной эмалью, а верхняя — белой. На круге расположена раскрытая книга с надписью: «Ш. у. м. п. зав. Марти» (Школа ученичества массовых профессий завода Марти). Жетон изготовлялся из серебра и с помощью специальной цепочки крепился к одежде. На оборотной стороне жетона выбито имя владельца: «Попову Г. С.».

57. Знак за отличия, проявленные при возрождении Балтийского завода. 1925 г.

В 1925 г. появился нагрудный знак , которым награждали за отличия в труде рабочих Балтийского судостроительного и механического завода. Знак представляет собой адмиралтейский якорь, поверх которого закреплена красная пятиконечная звезда с изображением силуэта судна и надписью в три строки:

императрицы и свиты совершил плавание от Адмиралтейства до Петропавловской крепости. По окончании богослужения в доме обер-коменданта крепости Екатерина пожаловала великому князю кейзер-флаг. С того времени, несмотря на юный возраст, Павел Петрович принимал деятельное

56. Жетон лучшего ударника социалистического соревнования завода им. А. Марти

57. Знак за отличия, проявленные при возрождении Балтийского завода. 1925 г.

58. Знак за успехи в социалистическом соревновании на Северной судостроительной верфи

участие в морских делах, а с восшествием на престол принял новый Морской устав и начал реформирование флота.

О победе при Чесме напоминает колонна (скульптор И. Шварц, архитектор А. Ринальди), установленная в Царском Селе. Выполнена она из светло-розового мрамора, а постамент — из синеватого мрамора. Своеобразный островок, на котором она установлена, изготовлен из красного гранита. С трех сторон постамента находятся бронзовые доски с изображением эпизодов Чесменского сражения, а с четвертой — надпись: «В память морских побед, одержанных в Архипелаге». Наверху колонны — бронзовый орел, «ломающий» символ турецкого флота — полумесяц. В 1778 г. в Гатчине установили Чесменский обелиск.

В память об этой победе 6 июня 1777 г. выстроили храм, освящение которого состоялось 24 июня 1780 г. На церемонии освящения присутствовала Екатерина II. Церковь построена по проекту архитектора Ю. М. Фельтена, в готическом стиле, с пятью главами и колокольней в одной связке. Под храмовой иконой изображено сожжение турецкого флота в Чесменской бухте.

В годы Великой Отечественной войны храм получил повреждения. В 60-е гг. XX в. началась его реставрация по проекту архитектора А. П. Куликова: восстановили купола,

«1925 — возрождаем — январь». К звезде справа и слева примыкает аббревиатура предприятия — «БЗ» (Балтийский завод). Первую партию знаков изготовили из серебра, а впоследствии их стали делать из бронзы.

58. Знак за успехи в социалистическом соревновании на Северной судостроительной верфи

В 1929 г. был принят план первой пятилетки развития народного хозяйства СССР. Всего в Советском Союзе было принято шесть пятилетних планов, каждый из которых являлся своего рода этапом на пути строительства коммунизма. Победителям социалистического соревнования в ходе выполнения пятилетних планов в качестве поощрения вручались различные знаки и жетоны (в послевоенные годы они стали общими для всех предприятий). Один из них вручали победителям социалистического соревнования в годы первой пятилетки на Северной судостроительной верфи (ныне Судостроительный завод «Северная верфь»). Знак изготовлен из серебра в виде треугольника с обрезанными нижними углами. В нижней части знака на синем поле выбита надпись: «За соцсоревнование Сев. судостр. верфь». Внутри треугольника имеется силуэт судна, покрытого красной эмалью. В вершине треугольника выполнена надпись: «Год I пятилетки».

59. Жетон в память спуска на воду сухогруза «КИМ». 1931 г.

Имеется жетон, выпущенный в память спуска на воду транспортного судна «КИМ» (Коммунистический интернационал молодежи). В 1930-е годы на Северной судостроительной верфи было построено восемь сухогрузов для Черноморско-Балтийской линии — «Макс Гельц», «Белы Кун», «Жан Жорес», «Фридрих Энгельс», «КИМ», «Комсомол», «Челюскинец» и «Литвинов». Эти суда имели нормальное водоизмещение 5670 т, длину — 105 м, дальность плавания — 2500 миль, а их автономность составляла 30 суток. Кроме грузов суда могли принимать до 300 пассажиров. Основу жетона составляет золотистого цвета венок из дубовых ветвей, поверх которого наложен адмиралтейский якорь. Внутри венка имеется аббревиатура «КИМ», а в нижней части якоря — «СВ» («Северная верфь»).

59. Жетон в память спуска на воду сухогруза «КИМ». 1931 г.

60. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи»

В 1928 г. создали объединение морских заводов и верфей, назвав его «Союзверфь». В состав объединения вошли ленинградские предприятия — Адмиралтейский завод, Балтийский судостроительный и механический завод, Северная судостроительная верфь и Петрозавод. Сюда же были включены судостроительные предприятия Севастополя, Николаева и Владивостока. В эти годы предприятия отрасли остро ощущали недостаток квалифицированных судостроителей, в связи с чем начали создавать школы заводского ученичества (ШЗУ) и фабрично-заводского ученичества (ФЗУ). Многие выпускники этих учебно-производственных школ заказывали выпускные жетоны.

Один из таких жетонов выполнен в виде шестерни, наложенной на два перекрещивающихся якоря. Внутри шестерни на голубом фоне изображена носовая часть судна. На нижнюю часть шестерни наложен белый эмалевый щиток с изображением токарного станка. На оборотной стороне жетона имеется надпись: «ШЗУ Союзверфи». Рядом гра-

60. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи»

элементы архитектуры, интерьеры. В 1977 г. в церкви открыли филиал Центрального военно-морского музея «Чесменская победа», где экспонировались награды, флаги, модели, образцы оружия, ключи от взятых крепостей. В начале 1995-го Чесменская церковь перешла в ведение Петербургской епархии.

В 1774—1780 гг. в Петербурге по проекту Фельтена построили еще и

61. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи». 1931 г.

62. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста». 1928 г.

Чесменский дворец, ставший и памятником архитектуры, и символом русской морской славы.

22 мая 1719 г., по указу Петра I, на реке Ижоре начали сооружать мельницу для распиловки корабель-

вировалась фамилия владельца. Жетон изготовлялся из серебра и с помощью цепочки прикреплялся к одежде.

61. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи». 1931 г.

Имеется жетон одного из выпусков Школы заводского ученичества, существовавшей при Балтийском судостроительном и механическом заводе. Основу жетона составляет наложенный на якорь Холла спасательный круг, покрытый красной и белой эмалью. На круге имеется надпись: «Союз — верфи — Ш.З.У.». В центре спасательного круга изображено судно на стапеле. На верхнюю часть жетона наложена римская цифра XV (предположительно, этот жетон заказывал 15-й выпуск из ШЗУ). Жетон с помощью цепочки подвешен к красной пятиконечной звездочке с серпом и молотом. На оборотной стороне жетона имеется надпись: «Балтзавод Судостроитель 15.VI.1931 г.». Рядом гравировали имя владельца жетона.

62. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста». 1928 г.

Выпускной жетон Школы заводского ученичества «Судотреста» сделан в форме овала, наложенного на веретено якоря Холла. В овале изображен пароход на синей воде на фоне солнечного света, выполненного розовой эмалью. Сверху из-под овала выступает серьга якоря и красный щиток с надписью «ШЗУ». Внизу овала имеется надпись: «Судотреста». Жетон подвешен на цепочке к красной звездочке, на которой выбита римская цифра XII (предположительно, выпуск из ШЗУ). На оборотной стороне жетона выгравировано «1928 г.» и фамилия владельца. Жетон изготовлен из серебра.

63. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста»

Сохранился еще один жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста». Он выполнен в виде штурвала, закрепленного на якоре Холла. В центре штурвала имеется изображение спасательного круга, покрытого белой и красной эмалью. В верхней части штурвала выполнена надпись «Судотрест», а на штоке якоря — «ШЗУ». В центре спасательного круга на синем эмалевом медальоне изображен силуэт парохода. На оборотной стороне представленного жетона имеется надпись: «XII — В. Ларин — корабельщик Б.з.» (видимо, 12-й выпуск — ...Балтийского завода).

64. Жетон выпускника Фабрично-заводского ученичества Северной судостроительной верфи. 1931 г.

Жетон выполнен в виде штурвала, поверх которого закреплен ромб, покрытый белой глиашированной эмалью. В центре ромба изображен овальной формы лавровый венок с наложенным на него силуэтом парохода. Под венком видны два перекрещивающихся адмиралтейских якоря, а в верхней части ромба — «ФЗУ». На знаке имеется надпись: «Сев. суд. верфь» (Северная судостроительная верфь). На оборотной стороне жетона выгравировано: «II вып. — столяр П. Г. Грачев — 15.VI.1931». Жетон изготовлен из серебра.

65. Знак «Отличник Всесоюзного социалистического соревнования Наркомата судостроительной промышленности». 1942 г.

В 1930-х гг. широкое распространение получило так называемое социалистическое соревнование, главной целью которого было

63. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста»

64. Жетон выпускника Фабрично-заводского ученичества Северной судостроительной верфи. 1931 г.

месяцев. По причине несогласия с проводившимися реформами он подал рапорт об отставке.

В числе различных учреждений Морского ведомства находилась типография, основанная 2 января 1721 г. при Морской академии. С августа 1829 г. она размещалась в здании Адмиралтейства. В типографии печатали морские карты, атласы, руководства, учебники, с 1842-го начали печатать «Записки по гидрографии», а с 1848-го — «Морской сборник» (оба издания выходят до сих пор).

21 сентября 1721 г. Петр I подписал указ о создании первого военного порта в России. Управление портом с 1915 г. находится в здании, расположенном на острове Новая Голландия (здание архитектор А. Е. Штауберт назвал «башней»). Это здание начали возводить в 1828 г., а в 1830-м после завершения постройки в него перевели морские арестантские роты. Затем здесь пребывали комиссариатская часть, швальня, военно-исправительная тюрьма Морского ведомства.

По указу Петра I 17 января 1724 г. создали архив Адмиралтейств-коллегии, куда поступали документы как из самой коллегии, так и из подчиненных ей учреждений. В архиве собраны документы по истории флота с момента его основания до 1940 г. включительно; 1,2 млн дел, бо́льшая часть которых — подлинники, а более четверти отнесены к уникальным и особоценным документам — памятникам истории и культуры России; около 400 автографов Петра I; множество документов его сподвижников — А. Д. Меншикова, Ф. М. Апраксина, К. И. Крюйса. Имеются документы известных русских адмиралов Ф. Ф. Ушакова, В. Я. Чичагова, Д. Н. Сенявина, П. С. Нахимова, С. О. Макарова; мореплавателей В. И. Беринга, И. Ф. Крузенштерна, М. П. Лазарева, Ю. Ф. Лисянского, Ф. Ф. Беллинсгаузена, В. М. Головнина; ученых и изобретателей М. В. Ломоносова, Д. И. Менделеева, А. Н. Крылова, А. Ф. Александровского, А. Ф. Можайского, А. С. Попова; художников и архитекторов А. П. Боголюбова, И. К. Айвазовского, Н. Д. Прокофьева, С. И. Чевакинского, А. Д. Захарова. В архиве хранятся чертежи кораблей и судов гребного, парусного, парового и броненосного флотов, вахтенные и шканечные журналы, послужные списки чинов; генеральные планы приморских крепостей, в том числе Петербурга — «Аксонометрический план Санкт-Петербурга 1765—1773 гг.», составленный П. Сент-Илером.

С 1926 г. архив находится в здании на Миллионной улице, построенном в 1883—1887 гг. по проекту архитектора М. Е. Месмахера. После октября 1917 г. название архива несколько раз менялось: Морской исторический архив (с 1934 г.), Центральный государственный военно-морской архив (с 1937 г.), Центральный государственный архив Военно-морского флота (с 1941 г.) и Российский государственный архив Военно-морского флота (с 1992 г.).

В 1799 г. при Адмиралтейств-коллегии учредили Комитет для обсуждения вопросов по кораблестроению и мореплаванию, сотрудники которого создали первую в России морскую библиотеку. В комитет вошли вице-адмирал А. С. Шишков, капитан-командор П. Я. Гамалея, корабельный мастер В. М. Сарычев. Впоследствии членом комитета стал академик Л. Ю. Крафт. В 1805 г. после очередных реформ Морского ведомства создали Адмиралтейский департамент, куда пригласили и членов прежнего комитета. Тогда же состоялось официальное открытие библиотеки Морского министерства, основу которой составили 215 томов из собрания книг упраздненного комитета.

Заведующим библиотекой назначили графа К. К. де-Местра. По распоряжению морского министра адмирала П. В. Чичагова за 15 895 руб. ассигнациями приобрели уникальную библиотеку из частного собрания — фамильную коллекцию графов Бернсторфов, три поколения которых были датскими министрами и собирателями книг. В 1806 г. приобретенное

Петр I утвердил инструкцию, регламентировавшую деятельность Коммерц-коллегии, а президентом назначил бывшего посла в Османской империи графа П. А. Толстого. Почти два года он изучал вопросы, связанные с проблемой морской торговли в зарубежных странах. В 1721 г. Толстой разослал во все губернии «Пункты для сочинения ведомостей» о состоянии торговли и коммерции на местах и объеме собираемых пошлин. В одном из пунктов этого документа требовалось сообщать, «где есть морские пристани и к тем пристаням, из которых государств купеческие корабли приходят, и в которые времена и по скольку кораблей и с какими товарами и у тех пристаней, что в зборе бывает таможенных пошлин». Так произошло упорядочение одной из важных структур в экономике России — государственного морского торгового судоходства, начало которому было положено на берегах Невы.

Петр I поощрял морскую торговлю. В 1713 г. он приказал выбить медаль в память прибытия в Петербург купеческих судов с надписью «Навигация в море Балтийском открыта».

После того как в 1720 г. Петр I утвердил документ «Книга — устав морской. О всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море», приступили к разработке Морского устава торгового флота. До этого купцы руководствовались высочайшими указами и частными инструкциями. 31 января 1724 г. Петр утвердил документ под названием «Его Императорскаго Величества Всемилостивый Регламент и Устав, по которому все вышняго и нижняго чина персоны, как подданные, так и иностранные, а наипаче купцы корабельщики, которые в сие государство приезжают и отъезжают, все послушливо поступать имеют генваря 31 дня», содержащий 41 статью, в которых приведены таможенные правила и указана ответственность за их нарушение. В статье 14, например, говорилось: «Все корабли, которые в области Его Императорскаго Величества выгружены или нагружены будут, а без таможеннаго пашпорта пойдут, оные корабли и товары все в них, до кого бы они не надлежали, хотя до вышних или нижних персон, где сыщутся, взяты будут на Его Императорское Величество». Согласно уставу, категорически запрещалось использовать суда военного флота для перевозки коммерческих грузов. Все погрузочно-разгрузочные работы разрешалось производить в светлое время суток. Таким образом, в Петербурге были разработаны и утверждены два важнейших документа — уставы военного и торгового флотов.

В 1724 г. для сбора пошлин и других платежей в Петербургском и в других портах России были созданы таможни, которые осуществляли контроль за привозимыми и вывозимыми товарами. Таможни подчинялись Коммерц-коллегии. В первой половине XVIII в. Россия заключила десятки договоров о морской торговле с зарубежными странами. В 1735 г. вступили в силу Правила досмотра иностранных судов, прибывавших в российские порты: таможенники должны были высаживаться на иностранные суда с брандвахтенной яхты до их входа в порт.

Петровский устав торгового флота просуществовал до 1781 г., когда Екатерина II высочайшим указом утвердила «Устав купеческого водоходства». Новый документ содержал 298 статей и явился сводом как ранее изданных, так и вновь введенных законоположений, с помощью которых регулировались плавания по морям, рекам и озерам. И вновь устав разрабатывался и утверждался в Петербурге.

в Дании собрание книг перевезли из Копенгагена в Петербург. Здесь находились книги по истории, географии, математике, астрономии, юридическим и политико-экономическим наукам, философии, военному и морскому делу, технике и медицине (всего 6371 сочинение в 11 293 томах); имелось много редчайших книг, в том числе три первенца книгопечатания, вышедших в свет в 1488—1490 гг., а также немало шедевров переплетного и печатного искусства.

Особенно ценным явилось приобретение, сделанное в 1829 г., — 220 книг из собрания князя А. Я. Лобанова-Ростовского, в числе которых находились уникальные издания: «Путешествие на Молуккские острова» (1522 г.), «Экспедиция Франсиса Дрейка, английского рыцаря, в Вест-Индию в 1585 г.» (1599 г.), «Мореплавания и путешествия» (1606 г.). Через год из той же коллекции в библиотеку поступили ценные атласы к экспедициям Ж. Ф. Лаперуза, Дж. Ванкувера, И. Ф. Крузенштерна, Ю. Ф. Лисянского, О. Е. Коцебу. Последнее значительное приобретение было сделано в 1913 г. — 150 книг из личной библиотеки немецкого гидрографа и океанолога, руководителя экспедиции в Атлантический океан на судне «Националь» в 1899 г. О. Крюмеля. В 1818 г. для библиотеки в восточном крыле Адмиралтейства выделили колонный зал с резными деревянными книжными шкафами.

В 1938 г. это хранилище книг стало называться Центральной военно-морской библиотекой. Накануне Великой Отечественной войны книги перевезли из Адмиралтейства в здание Фондовой биржи, где уже находился Центральный военно-морской музей, а в 1957-м библиотеку перевели в Михайловский замок.

В библиотеке хранится до 1 млн наименований книг и журналов, из которых около 40 тыс. отнесены к библиографическим редкостям. В коллекциях есть полный комплект «Морского сборника», все морские уставы, собрание законов Российской империи, книги с уникальными автографами и экслибрисами. На одной из книг оставлена надпись: «Эта книга дважды обошла вокруг света — на «Надежде» в 1803 г. и на «Рюрике» (с О. Е. Коцебу)». Гордостью библиотеки является книга «Новое Голанское корабельное строение, глашающее совершенно чинение корабля, и пр. снесено чрез Карлуса Алярда, во Амстердаме, на Галанском языке. Переведено же на Российский язык повелением его Царского пресветлого Величества и напечатано в Москве, лета 1709». Книга напечатана шрифтом, разработанным Петром I в 1708 г. К началу XIX в. Адмиралтейство, находившееся между величественными зданиями Сената и Синода и Зимним дворцом, выглядело убого и нуждалось в перестройке. Лучшим оказался проект, предложенный архитектором Морского ведомства А. Д. Захаровым. В новом здании, как и в прежнем, разместили все морские административные учреждения. Оставили пять эллингов, где могли строить корабли всех классов; углубили внутренние каналы. В помещении, где ранее проводились заседания Адмиралтейств-коллегии, поместили реликвии времен Петра I.

В уставе были определены порядок строительства торговых и промысловых судов, правила выдачи им флага, права и обязанности членов экипажей и судовладельцев, страхование и защита судов, оказание помощи при крушении и спасении груза. Императрица уделяла морской торговле настолько большое внимание, что 25 июня 1781 г. издала специальный манифест, в котором представила этот документ как русским, так и иностранным купцам и мореходцам.

С первых дней существования Петербургский порт считался главным в стране. Наличие озерно-речных коммуникаций на северо-западе России, а затем и Николаевской железной дороги способствовали росту грузооборота порта.

8 марта 1902 г. министр финансов С. Ю. Витте обратился к Николаю II с докладом, в котором предложил провести коренную реорганизацию управления торговым мореплаванием. При созданном Совете по делам торгового мореплавания учредили особый Комитет по портовым делам, а вскоре в целях «надлежащей организации непосредственного заведования торговым мореплаванием и судостроением» создали Комитет по торговому мореплаванию и судостроению. Но и это решение не было окончательным. Только 7 ноября 1902 г. возникло Главное управление торгового мореплавания и портов под руководством великого князя Александра Михайловича. Дальнейшим шагом по совершенствованию управления морским транспортом стало учреждение 27 октября 1905 г. Министерства торговли и промышленности, в состав которого вошло и Главное управление торгового мореплавания и портов. Эта управленческая структура, находившаяся в Петрограде, просуществовала до 16 декабря 1917 г.

В августе 1914 г. война прервала поступательное развитие коммерческого флота страны. 24 ноября 1917 г. Декретом Совнаркома «О воспрещении продажи, заклада и отдачи под чартер-партии русских торговых судов в руки иностранных подданных или учреждений» было положено начало национализации торгового флота. Все сделки по передаче русских судов за границу, заключенные после 19 июля 1914 г., признавались недействительными. 5 февраля 1918 г. Совнарком принял Декрет «О национализации торгового флота». Согласно декрету, передаче государству подлежало 947 судов, находящихся в собственности акционерных обществ, паевых товариществ, торговых домов и крупных предпринимателей. Изъятие судов возлагалось на местные органы советской власти. Спустя некоторое время Отдел водных сообщений был преобразован в Главное управление водного транспорта. Но в условиях Гражданской войны его деятельность оказалась малоэффективной.

В навигацию 1921 г. на международные морские пути впервые вышли торговые суда под красным флагом, а 27 мая того же года в Петроград прибыло первое зарубежное судно — зафрахтованный Англией голландский пароход «Александр Польдер» с грузом сельди.

В июне 1922 г. в составе Наркомата путей сообщения появился Государственный торговый флот, а вместо областных управлений морского транспорта были созданы первые государственные пароходства, в том числе Балтийское, Северное, Черноморское и Каспийское. В 1922 г. возобновил свою деятельность и Добровольный флот, директором-распорядителем которого назначили опытного капитана дальнего плавания Д. А. Лухманова. В июле 1924 г. Совет труда и обороны СССР утвердил учредительный договор между Народным комиссариатом путей сообщения и Народным комис-

С 1828 г. в Адмиралтействе размещался Морской штаб, преобразованный в 1831 г. в Главный морской штаб. Первым его начальником стал правнук сподвижника Петра I А. Д. Меншикова светлейший князь адмирал А. С. Меншиков. Этот важнейший орган управления флотом просуществовал в здании Адмиралтейства почти 100 лет.

Перестройка здания Главного адмиралтейства и приведение в порядок окружавшей его местности заняли 14 лет. В ходе работ пришлось отступить от проекта Захарова. Например, он предлагал сохранить канал вокруг Адмиралтейства с тремя подъемными мостами, облицевав его берега гранитными плитами, и поставить «богато украшенную чугунную решетку», оставить бастионы с пушками. По замыслу архитек-

тора Л. Руска, со стороны Невы должны были соорудить гранитную пристань с лестницей, украшенной четырьмя скульптурными фигурами богинь. В 30-е гг. XIX в. зодчий К. И. Росси предложил со стороны Невы соорудить десять гранитных «торжественных» арок, которые служили бы воротами для входа во внутренние каналы двора. На набережной он предложил установить три ростральные колонны, посвященные Петру, флоту и Адмиралтейству. Но осуществить эти замыслы не удалось. Вскоре каналы засыпали землей, в 1874 г. открыли Адмиралтейскую набережную, а в 1880-м начали застройку двора Адмиралтейства особняками. Таким образом здание — символ славы Российского флота — оказалось окруженным безвкусными по архитектуре домами, «украдшими Адмиралтейство у Невы».

Помещения Адмиралтейства неоднократно перестраивались и приспосабливались для различных целей. В настоящее время здесь находятся штаб Ленинградской военно-морской базы и Военно-морской инженерный институт (бывшее Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского).

С первых дней своего существования Петербург стал «морскими воротами» в Европу. Первые портовые сооружения на берегах Невы появились весной 1703 г., а в конце ноября к набережной пришвартовалась голландская шхуна «Фрау Анна», доставившая в Россию соль и вино. Лоцманом на судне был Петр I. Первоначально торговые суда приставали к причалу у Троицкой площади, а впоследствии, когда морская торговля переместилась на Васильевский остров, — к причалу у Стрелки. 12 ноября 1703 г. в Петербурге появилась таможенная служба, а 16 апреля 1709 г. — портовая лоцманская команда, состоявшая из рыбаков, которые знали условия плавания по Неве и в Финском заливе. Более века лоцманы пользовались инструкцией, составленной вице-адмиралом

сариатом внешней торговли об образовании акционерного общества «Советский торговый флот». В результате были заложены основы для создания системы централизованного управления морским транспортом страны. С этого времени центр управления морским транспортом переместился из Ленинграда в Москву. В состав Совторгфлота вошли Балтийское, Черноморское, Северное, Дальневосточное и Каспийское управления торговых флотов, порты и некоторые судоремонтные заводы.

В 1931 г. в стране образовался Народный комиссариат водного транспорта, который объединил морской и речной транспорт и Экспедицию работ особого назначения. В апреле 1939 г. Народный комиссариат водного транспорта ликвидировали, а на его базе образовали Народный комиссариат морского флота и Народный комиссариат речного флота. 15 марта 1946 г. бывший Наркомат морского флота преобразовали в Министерство морского флота. Строительство Беломорско-Балтийского канала, реконструкция Волго-Балтийского пути и Северо-Двинской речной системы еще больше повысили значение Ленинградского порта.

В ходе напряженной поисковой работы нами выявлено множество нагрудных знаков и жетонов, посвященных тематике морского транспортного флота. Среди них — знаки ударников труда, памятные, юбилейные, выпускные и др. Все они являются отражением эпохи становления советского морского транспорта. Причем очень часто изготавливались одинаковые или незначительно видоизмененные знаки и жетоны, отличавшиеся лишь надписями и несущественными элементами.

В период возрождения народного хозяйства страны на всех предприятиях широко внедрялось социалистическое соревнование,

направленное на повышение производительности труда. В народе эта форма получила наименование — ударничество, а передовиков производства стали называть ударниками труда. Передовикам производства вручали паспорт ударника, в котором фиксировали производственные показатели. На некоторых предприятиях паспорт ударника давал право на так называемый ударный паек, то есть обед лучшего качества. Ударники имели льготы в культурно-бытовом обслуживании, награждались грамотами, нагрудными знаками. Лучшие ударники заносились на Доску почета предприятия. В практику входила организация поездок ударников по городам СССР и круизов.

71. Знак в память проведения второго рейса с ударниками труда СССР вокруг Европы. 1931 г.

Так, в июле 1931 г. на теплоходе «Украина» в плавание вокруг Европы отправились 400 ударников труда. Участники этого плавания посетили порты Англии, Германии, Франции и других стран. Этому круизу уделяли настолько серьезное внимание, что даже выпустили специальный нагрудный знак. Основу этого знака составляет спасательный круг, на белом поле которого имеется надпись «За ударную работу», а на красном — «Ленинград — Одесса». В верхней части знака прикреплена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. Из-под спасательного круга выходит часть адмиралтейского якоря с якорем-цепью. В центре круга изображен силуэт парохода «Украина» под красным знаменем. На знамени видна надпись: «По проведению 2-го рейса с ударниками СССР вокруг Европы». Это один из редчайших нагрудных знаков.

К. И. Крюйсом. Новое положение о лоцманской команде Петербургского порта утвердил Николай I 29 июля 1836 г.

15 мая 1884 г. вышло другое положение о лоцманской службе, утвержденное Александром III. Согласно этому документу, прежняя команда преобразовывалась в Общество петербургских лоцманов. Общество состояло из лоцманского старосты, избиравшегося лоцманами из своей среды, старших и младших лоцманов и учеников.

Морские суда заходили в Петербург по естественным фарватерам, что, конечно, затрудняло прибытие транспортов с большой осадкой. Разгружались они в Купеческой гавани в Кронштадте, а грузы доставляли в Петербург на баржах. После открытия в 1885 г. Морского канала порт перенесли в юго-западную часть города: оборудовали причалы на Гутуевском, Вольном и Турухтанных островах. 15 мая 1885 г. в честь коронации Александра III и открытия Морского канала в Петербурге состоялся самый большой парад за всю историю города: в параде участвовало 104 корабля.

71. Знак в память проведения второго рейса с ударниками труда СССР вокруг Европы. 1931 г.

72. Знак лучшего ударника учебного парусного судна «Товарищ»

В ходе строительства Морского канала в 1883 г. создали мастерские по ремонту землечерпалок и шаланд для отвоза грунта. В 1924—1927 гг. на территории мастерских построили слесарный, литейный и корпусной цехи, а в 1928-м предприятие стало называться Канонерским судоремонтным заводом. С 1932-го на заводе ремонтировали суда арктического флота, в том числе ледоколы «Красин» и «Ермак». В период Великой Отечественной войны здесь восстанавливали поврежденные противником корабли и катера Балтийского флота и Ладожской флотилии, выпускали военную продукцию.

В конце XX в. по заказу известного французского путешественника Ж.-И. Кусто на заводе построили платформу для обеспечения глубоководных погружений и подъема на поверхность археологических находок. К сожалению, судно построили после смерти ученого. В память о нем платформу назвали «Командор Кусто».

В Петербурге существовала церемония празднования освобождения Невы ото льда и начала навигации.

72. Знак лучшего ударника учебного парусного судна «Товарищ»

Знак выполнен в виде овала, составленного якорем Холла, якорем-цепью и канатом. Внутри овала изображено учебное парусное судно «Товарищ», над которым развевается красный флаг с серпом и молотом. На поле овала выполнена надпись «Лучшему ударнику». В нижней части знака выбит штурвал с надписью: «Товарищ — р.у.п.с.» (Товарищ — рабоче-учебное парусное судно). На оборотной стороне знака сохранилась гравировка: «За ударную работу в 1-м году 2-й пятилетки — деловоду Киреевой Полине С.». Знак очень грубый, выполнен из бронзы и в какой-то степени отражает эпоху того времени.

Судьба этого парусника уникальна. Он был спущен на воду 17 октября 1892 г. в ирландском городе Белфаст на верфи «Уоркмен и Кларк» как клипер «Лауристон». Впоследствии его переоборудовали в четырехмачтовый барк. Во время Первой мировой войны судно приобрела Россия. Его портом приписки стал Мурманск. В годы военной интервенции и Гражданской войны судно захватили англичане и возвратили владельцу только в 1921 г. Теперь судно стало плавать на Балтике. В 1924 г. барк получил наименование «Товарищ» и стал учебным судном Ленинградского морского техникума (ныне Морская академия им. адмирала С. О. Макарова). Командовал им патриарх русского парусного флота капитан дальнего плавания Д. А. Лухманов. Впоследствии судно перешло на юг, где плавало в Черном и Азовском морях и там же в период Великой Отечественной войны завершило свою долголетнюю службу. В память об этом судне в сквере Одессы установлен памятник, представляющий собой адмиралтейский якорь барка «Товарищ».

73. Жетон лучшего ударника Советского торгового флота

Существовало несколько жетонов, вручавшихся ударникам Советского торгового флота. Очень часто они были похожи друг на друга, а иногда просто отличались надписями, то есть были использованы штампы с незначительными переделками с других жетонов, наиболее подходящих по внешнему виду. Примером может служить представленный жетон, основу которого составляет вертикально расположенный якорь. На лапах якоря выбита аббревиатура — «СТФ». Поверх якоря наложен спасательный круг с надписью «Лучшему ударнику». В верхней части спасательного круга находятся красная пятиконечная звездочка с надписью «СССР» и судовой вымпел, а внутри — сюжет с изображением транспортного судна на гребне волны. При этом ниже ватерлинии судно покрыто красной эмалью, а выше — черной. С помощью цепочки жетон прикрепляли к костюму. На оборотной стороне жетона имеется надпись: «Б.У.С.Т.Ф.» (Балтийское управление Советского торгового флота) — «Рейнталь Б. К. — 1930». Жетон изготовлен из серебра.

74. Жетон подносной

Этот жетон отличается от предыдущего отсутствием аббревиатуры на лапах якоря и надписи на спасательном круге. На оборотной стороне представленного жетона имеется надпись: «За хорошее преподавание от курсантов I-ой гр. шк. матросов 11-го кл. при Л.О.С.Н.А.В. преподавателю морской практики т. Миронову В. М. — 24.IV.1931».

73. Жетон лучшего ударника Советского торгового флота

Река была важнейшей транспортной магистралью. Для приобщения петербуржцев к мореплаванию Петр I запретил строить через Неву мосты и всячески поощрял судостроение. Почти в каждом дворе имелись плавсредства. Петр приказал создать так называемый Невский флот с местом базирования на Фонтанке, напротив Летнего сада. Горожане с нетерпением ждали вскрытия льда. Навигация начиналась с морского парада, открывал его «невский адмирал». В

74. Жетон подносной

75. Жетон лучшего ударника Советского торгового флота

76. Жетон лучшего ударника учебы Советского торгового флота

специально сшитом для этого торжества мундире, на разукрашенном флагами судне он проплывал мимо судов и поздравлял их владельцев с

75. Жетон лучшего ударника Советского торгового флота

Был в ходу еще один похожий жетон с аббревиатурой «СТФ» на лапах якоря, но вырезанным сектором на спасательном круге сверху и справа и смещенной влево надписью «Лучшему ударнику». В центре спасательного круга изображен ледокол во льдах и восходящее солнце. Вымпел морского пароходства смещен вправо, а по центру — звездочка с надписью «СССР». Жетон изготовлен из серебра.

76. Жетон лучшего ударника учебы Советского торгового флота

Некоторые жетоны с аббревиатурой «СТФ» относились к судостроительным или судоремонтным предприятиям, подчинявшимся центральному аппарату торгового флота. Так, в основу данного жетона положен якорь Холла с изображением парохода, нижняя часть которого покрыта красной эмалью, а верхняя — черной (на якоре имеется аббревиатура «СТФ»). По центру жетона чуть выше парохода выступают лопасти гребного винта. На верхнюю часть якоря наложен судовой вымпел. Жетон подвешен к красной звездочке с витой лентой, на которой имеется надпись «Лучш. ударн. учебы». На оборотной стороне жетона выполнена надпись: «Ф.З.У. Канон. суд. з-да — В. М. Грушинину — 1932» (Ф.З.У. Канонерского судоремонтного завода...).

77. Жетон Морского управления Каспийского бассейна Советского торгового флота

Этот жетон напоминает предыдущий, но имеет аббревиатуру «МУКБ» (Морское управление Каспийского бассейна) на штоке якоря.

78. Жетон лучшего ударника Ленинградского торгового порта

Оригинальным по исполнению является нагрудный жетон, вручавшийся ударникам Ленинградского торгового порта. Он изготовлен в виде красного треугольного вымпела, подвешенного на цепочке. На красном поле вымпела в верхней части выполнена надпись «Лучш. ударнику», а на нижнюю наложены перекрещивающиеся измеритель и разводной гаечный ключ. В центре вымпела наложен спасательный круг, в середине которого — плывущее по голубым волнам судно. На белом поле спасательного круга надпись «ЛТП» (Ленинградский торговый порт). К верхнему колечку подвешен якорек, в центре которого изображен штурвал с красной пятиконечной звездой.

79. Жетон лучшего ударника Нижегородского учебного комбината речного транспорта им. Зайцева

Основу жетона составляет вертикально поставленный адмиралтейский якорь, поверх которого наложены перекрещивающиеся весло и веха. Центр жетона закрывает спасательный круг с надписью: «Лучшему ударнику НУКРЕЧТРАНС им. Зайцева», причем верхняя половина спасательного круга покрыта белой эмалью, а нижняя — красной. В верхней части спасательного круга помещена красная пятиконечная звездочка, в нижней — штурвал, а внутри — плывущий по реке колесный пароход. Верхнюю часть жетона венчает красный судовой вымпел, а из-под нижней части выступает зубчатое колесо. С помощью цепочки жетон крепился к лацкану костюма.

77. Жетон Морского управления Каспийского бассейна Советского торгового флота

78. Жетон лучшего ударника Ленинградского торгового порта

началом навигации, а во время банкета получал от самодержца дорогой подарок. В праздничные дни по пушечному сигналу суда Невского флота выходили на Неву, где отрабатывали хождение на веслах и под парусом. С появлением мостов Невский флот прекратил свое существование, а традиция вскоре была забыта.

79. Жетон лучшего ударника Нижегородского учебного комбината речного транспорта им. Зайцева

80. Жетон выпускника Школы ученичества «Юный водник». 1926 г.

80. Жетон выпускника Школы ученичества «Юный водник». 1926 г.

Существовали различные школы ученичества для подготовки судового состава для торгового флота. Так, сохранился жетон Школы ученичества при обществе «Юный водник». Основу жетона составляют два перекрещивающихся адмиралтейских якоря, поверх которых закреплен геральдический щит с наложенными перекрещивающимися молотком и разводным ключом, между концами которых аббревиатура «СССР». В верхней части жетона имеется красная пятиконечная звездочка. С помощью цепочки жетон прикрепляли к костюму. На оборотной части жетона имеется надпись: «Школа ученичества — "Юный водник" — 1926 г.».

81. Жетон выпускника Школы водного транспорта. 1933 г.

Жетон выпускника судомеханической специальности из Школы водного транспорта выглядит в виде ромба, покрытого белой эмалью, по периметру темно-синей. В центре ромба закреплен якорь Холла, в нижней части которого изображено плывущее судно, в средней — гребной винт и в верхней — судовой вымпел. На оборотной стороне жетона имеется надпись: «Х — Ш. в. т. судомехаников — Ф. В. Зятьков — 1933» (Х — Школа водного транспорта судомехаников...). Эта надпись дает основание считать, что жетоны вручали выпускникам 1933 г., выпуск был десятым.

82. Наградной знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.

При торговом флоте существовал профсоюз — Всероссийский союз работников водного транспорта, который также имел свои

нагрудные знаки. Вероятно, этот союз был основан в 1903 г., а в 1918-м пережил свое второе рождение. В 1923 г. исполнилось 5 лет со дня его деятельности в советский период.

Это событие нашло свое отражение в нескольких нагрудных знаках. Предположительно, знаки, приуроченные к 5-летию Всероссийского союза работников водного транспорта, вручали по линии профсоюза лицам, активно участвовавшим в восстановлении морского флота и за ударный труд на этом поприще.

В основе одного из таких знаков изображен парус, покрытый белой эмалью, обрамленный со всех сторон развевающейся серебряной лентой с надписью: «Всеросс. союз рабоч. водн. транспорта», а внизу — «От Ц. К.» (От Центрального Комитета). На парусе в левом верхнем углу выбито «1923», а в правом нижнем углу — «За 5 лет работы». Внизу на парусе имеется еще одна дата — «1918». В верхней части знака изображен красный флаг с буквами «СССР».

83—84. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. (серебряный и бронзовый)

Следующий нагрудный знак очень похож на предыдущий, но он более простой и, по всей видимости, не наградной. Его могли вручать сотрудникам союза в день проведения торжественного собрания. В основе знака также положено изображение паруса, в верхней части которого имеется дата «1923», а в нижней — «1918». Между юбилейными датами имеется римская цифра V. Над парусом изображено красное знамя с надписью «СССР». Парус обрамлен лентой в виде овала с надписью: «Всеросс. союз рабоч. водн. транспорта» (Всероссийский союз рабочих

81. Жетон выпускника Школы водного транспорта. 1933 г.

82. Наградной знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.

В петербургский период своего правления Государством Российским Петр I задумывался над организацией дальних морских плаваний с целью открытия новых земель. Он замышлял снарядить Мадагаскарскую и Великую Северную экспедиции. Но началась Северная война, и эти планы остались нереализованными.

Расцвет мореплавания приходится на первую половину XIX в. Только в период с 1803 по 1855 г. русские моряки

83. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. (серебряный)

84. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. (бронзовый)

85. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.

водного транспорта). Несколько этих знаков было изготовлено из серебра, а остальные были бронзовыми.

85. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.

Существовали и другие нагрудные знаки, посвященные 5-летию Всероссийского союза работников водного транспорта. Вероятно, они были наградными и лишь незначительно отличались от двух предыдущих. Один из них был примерно в полтора раза меньше. В основе этого знака — носовая часть яхты с парусом, покрытым белой эмалью. На парусе выбиты «1923» и римская цифра V. Из-под паруса выступает красный флаг с надписью «СССР». Парус охватывает лента по форме овала и покрытая черной эмалью с золотистой надписью «Всеросс. союз рабоч. водн. транспорта» (Всероссийский союз рабочих водного транспорта) и «1918». Знак изготовлен из серебра.

86. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.

Другой знак такого же размера выполнен в форме овала, обрамленного якорем-цепью. Овал покрыт белой эмалью. В центре овала на перекрещивающихся якорях изображен щиток, покрытый красной эмалью, с датой «1923» и римской цифрой V. Над щитком имеется изображение серпа и молота. Этот знак также изготовлен из серебра.

87. Знак в память 10-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1928 г.

В 1928 г. исполнилось 10 лет Всероссийскому союзу работников водного транспорта. Наверное, и в этот юбилей происходили награждения сотрудников союза нагрудными знаками.

Сохранился один из таких знаков небольших размеров в виде двух перекрещивающихся якорей, перевитых красной лентой с надписями «ВСРВТ» и «СССР». Пространство внутри ленты разделено на две части: нижняя часть покрыта голубой эмалью, на которой изображен штурвал; в верхней части изображено восходящее солнце и цифра 10. Знак изготовлен из серебра.

88. Знак «Ударнику водного транспорта». 1933 г.

В 1931 г. образовали Народный комиссариат водного транспорта, который объединял морской и речной флоты и Экспедицию подводных работ особого назначения (ЭПРОН). В этот период среди работников водного транспорта, как и во всей стране, получило широкий размах движение за ударный труд.

В 1933 г. к 15-летию Всероссийского союза работников водного транспорта появились первые знаки «Ударнику водного транспорта». Новые знаки отличались более грубой работой и отражали стиль и символику эпохи. На одном из них изображено красное знамя и профиль Сталина. На знамени выбиты юбилейные римские цифры XXX и XV. Слева от знамени виден контур носовой части судна. Весь этот фрагмент помещен внутри штурвала, обод которого покрыт белой эмалью, на ней надпись «ВСРВТ». В верхней части знака имеется красная пятиконечная звездочка, под которой выполнена надпись: «Ударнику водного транспорта».

86. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.

87. Знак в память 10-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1928 г.

88. Знак «Ударнику водного транспорта». 1933 г.

89. Знак за ударную работу во Всероссийском союзе работников водного транспорта. 1933 г.

90. Знак в память 15-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1933 г.

совершили 41 плавание из Кронштадта к берегам Дальнего Востока и Аляски (бо́льшая часть плаваний — кругосветные). Было сделано 56 крупных географических открытий, выполнен большой объем научных исследований, обогативших такие науки, как океанография, океанология и этнография. Именно в этот период на шлюпах «На-

89. Знак за ударную работу во Всероссийском союзе работников водного транспорта. 1933 г.

Знак за ударную работу сотрудников Управления Черноморского бассейна Советского торгового флота выполнен в виде овала, обрамленного якорем-цепью. Овал покрыт темно-синей эмалью. Поверх знака проходит мачта со снастями и двумя белыми парусами. На верхнем парусе надпись «В.С.Р.В.Т.», а на нижнем — «За ударную работу». В нижней части знака имеются штурвал, якорь, гребной винт и надпись «5 в 4» (то есть выполнивший пятилетку за четыре года). В верхней части знака изображен вымпел Управления Черноморского бассейна. На вымпеле — надпись: «У. Ч. Б. — С. Т. Ф.» (Управление Черноморского бассейна — Советского торгового флота). Знак очень грубый, изготовлен из бронзы.

90. Знак в память 15-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1933 г.

Следующий нагрудный знак прорезной в виде овала, обрамленного якорной цепью. По вертикали через весь знак проходит адмиралтейский якорь. В верхней части якоря закреплен штурвал и красное знамя с серпом и молотом и надписью «ВСРВТ». На нижней части якоря — красная пятиконечная звездочка, слева и справа от которой расположены юбилейные римские цифры XXX и XV. Знак изготовлен из серебра.

91. Рисунок знака «Союз работников водного траспорта»

Существовал еще один знак Всероссийского союза работников водного транспорта. На нем — серп и молот, поверх которых закреплен медальон с изображением красного вымпела, белой пятиконечной звездочки и якоря. По сторонам знак обрамляют часть шестерни и колосья пшеницы. Сверху знака видна красная пятиконечная звездочка. Под перекрещивающимися серпом и молотом помещена красная лента с надписью «Союз работников водного транспорта». Надпись выполнена в две строки.

91. Рисунок знака «Союз работников водного траспорта»

92. Знак «Ударнику водного транспорта»

93. Знак ударника водного транспорта. 1932 г.

92. Знак «Ударнику водного транспорта»

В конце 1930-х гг. на смену наградным знакам Всероссийского союза работников водного транспорта пришли знаки ударников водного транспорта. Первый такой знак был выполнен в виде штурвала, обод которого покрыт белой эмалью. Внутри штурвала, в левой части изображено судно черного цвета. Через весь знак по диагонали проходит якорь Холла, а по горизонтали — красная лента с надписью: «Ударнику водного транспорта». По диагонали знака, но в другом направлении, проходит красный вымпел с белой пятиконечной звездочкой. Верхняя часть знака, символизирующая небо, покрыта голубой эмалью, а нижняя — море — темно-синей.

93. Знак ударника водного транспорта. 1932 г.

В 1932 г. имелся еще один вариант нагрудного знака ударника водного транспорта. Он почти полностью повторял знак ударника Общества спасания на водах, но в отличие от последнего крепился с помощью цепочки к красной пятиконечной звездочке, в центре которой выбиты серп и молот. Знак выполнен в виде белого эмалевого спасательного круга, надетого на вершину треугольника, кото-

94. Знак «Почетному работнику морского флота». 1939 г.

дежда» и «Нева» капитан-лейтенанты И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский совершили первое в России кругосветное плавание. Эти плавания позволяли России познавать мир, а миру — знакомиться с Россией. Руководителю первого кругосветного путешествия адмиралу Крузенштерну на набережной Невы установлен памятник. Инициаторами его сооружения являлись директор Гидрографического департамента адмирал С. И. Зеленой и контр-адмирал В. А. Римский-Корсаков. В период, когда Крузенштерн был директором Морского корпуса, Зеленой преподавал астрономию и навигацию, заведовал астрономической обсерваторией; в 1861 г. он стал председателем Морского ученого комитета, а в 1873-м — почетным членом Российской академии наук. Римский-Корсаков получил должность директора Морского корпуса в 1861-м.

В мае 1869 г. открыли подписку по сбору средств, а 8 ноября 1870 г., в день рождения Крузенштерна, состоялась закладка памятника. Сооружение монумента поручили скульптору И. Н. Шредеру и архитектору И. А. Монигетти. На постаменте памятника закрепили бронзовую доску с изображением герба рода Крузенштернов.

В Некрополе мастеров искусств Александро-Невской лавры установлен надгробный памятник капитану

рый был увенчан красной звездой. В центре знака изображено судно под красным флагом, а в нижней части выбито «1932».

94. Знак «Почетному работнику морского флота». 1939 г.

В начале 1933 г. было принято государственное решение об упорядочении изготовления и ношения нагрудных знаков. Постановлением Президиума ЦИК СССР от 13 мая 1933 г. было запрещено изготовление и ношение неутвержденных знаков. Из всех имевшихся нагрудных знаков разрешалось носить только те, которые были получены за отличия в социалистическом соревновании и за ударный труд.

В апреле 1939 г. Народный комиссариат водного транспорта был ликвидирован, а вместо него создали Народный комиссариат морского флота и Народный комиссариат речного флота. Для отличия работников нового ведомства 8 мая 1939 г. Совет народных комиссаров учредил нагрудный знак «Почетному работнику морского флота». Знак выполнен в виде овала, нижняя часть которого обрамлена лавровыми ветвями. На овале, в белом эмалевом медальоне, обрамленном тросом, изображено судно с выбитой на его борту надписью «СССР» и красной пятиконечной звездой на надстройке. Над носовой частью судна развевается красный вымпел с серпом и молотом. Из клюза судна выходит адмиралтейский якорь, обвитый красной лентой с надписью «Почетному работнику морского флота». Этим знаком награждались лица, проработавшие в системе Министерства морского флота не менее 10 лет, за выполнение особо важных работ и заданий по улучшению и развитию морского флота, за

высокие производственные показатели, за спасение человеческих жизней, судов и грузов на море. Награждение утверждал министр морского флота по ходатайству администрации. Награжденные представленным знаком имели право на бесплатный проезд на судах морского флота в каюте второго класса.

95. Знак «Почетному работнику морского флота»

После Великой Отечественной войны знак был видоизменен и выглядел следующим образом. На белом овальном медальоне изображен пароход, плывущий по синему морю. Сверху на медальоне выполнена надпись «СССР», а в нижней части имеется вьющаяся красная лента с надписью: «Почетному работнику морского флота». Снизу из-под ленты выступает якорь, а сверху якоря расположена красная пятиконечная звездочка. Медальон обрамлен венком из лавровых ветвей. Знак изготавливали из бронзы и покрывали позолотой.

96. Знак «Отличник социалистического соревнования Наркомата речного флота»

Существовал нагрудный знак, вручавшийся отличникам социалистического соревнования Народного комиссариата речного флота. Основу знака составляет вертикально расположенный адмиралтейский якорь, центральную часть которого закрывает сюжет с изображением плывущего речного пассажирского судна, выше него — «НКРФ» (Народный комиссариат речного флота). В верхней части знака помещен красный судовой вымпел с надписью «Отличник», а нижняя часть знака обрамлена красной лентой с текстом — «социалистического соревнования».

95. Знак «Почетному работнику морского флота»

96. Знак «Отличник социалистического соревнования Наркомата речного флота»

1 ранга Лисянскому. На гранитную плиту положен якорь и выполнена надпись: «Прохожий, не тужи о том, кто кинул якорь здесь. Он взял с собою паруса, под коими взлетит в предел небес». Автором памятника был сам мореплаватель.

От берегов Невы в дальние плавания отправлялись О. Е. Коцебу, П. С. Нахимов, Ф. П. Литке, С. О. Макаров. В 1819 г. из Кронштадта на шлюпах «Восток» и «Мирный» ушли в Первую русскую антарктическую экспедицию Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев. Об этом плавании напоминает памятник адмиралу Беллинсгаузену, установленный в 1870 г. в Кронштадте. Средства на памятник собирали по подписке среди мо-

97. Знак-пропуск на территорию Николаевского военного порта

98. Знак ударника Московской водной системы

ряков и жителей Кронштадта. Бронзовая фигура мореплавателя отлита по модели скульптора И. Н. Шредера. Правой рукой Беллинсгаузен опирается на глобус Земли, который поддерживается тремя бронзовыми дельфинами, а в левой держит подзорную трубу. Глобус земного шара перевернут: в его верхней части вместо Северного полюса помещен Южный. На постаменте есть надпись: «Нашему великому мореплавателю адмиралу Фаддею Фаддеевичу Беллинсгаузену от его почитателей и сослуживцев». В верхней части постамента из красного гранита, сооруженного по проекту архитектора И. А. Монигетти, находится бронзовое изображение герба Беллинсгаузенов.

97. Знак-пропуск на территорию Николаевского военного порта

Сохранился знак, служивший в качестве пропуска на территорию Николаевского военного порта. Он выполнен в форме ромба, в центре которого изображены адмиралтейский якорь и пятиконечная звезда. На знаке выбита надпись: «Ник. военпорт» (Николаевский военный порт), а также аббревиатура «НКВМ».

98. Знак ударника Московской водной системы

Существовало еще два знака, которые связаны со строительством внутренней водной системы. В середине 1930-х гг. началось строительство Московской водной системы, она позволяла соединить Москву с пятью морями: Белым, Балтийским, Каспийским, Азовским и Черным. Основной частью этой системы были каналы, соединявшие Беломорско-Балтийский канал через Мариинскую систему каналов с Волгой, в том числе и каналом Москва—Волга. Строительство этого крупнейшего народнохозяйственного объекта было поручено Наркомату внутренних дел, который, используя свои трудовые ресурсы (заключенных ГУЛАГа), успешно и в срок завершил постройку каналов.

За добросовестный труд на этой ударной стройке лучшим работникам приказом по Народному комиссариату внутренних дел вручались специальные нагрудные знаки. Эти знаки были учреждены на основании соответствующих постановлений ЦИК и Совнаркома СССР. Награждались вольнонаемные рабочие, инженеры, техники, служащие, представители заводов-поставщиков оборудования, сотрудники ГУЛАГа НКВД СССР, отличившиеся на строительстве каналов.

Знак ударника Московской водной системы выполнен в виде пятиугольного щита, на котором изображено проходящее по каналу судно. В левом нижнем углу щита — силуэт Московского Кремля. В верхней части выбито «Ударнику», а в нижней — на шильдике — «МВС» (Московская водная система). Таким знаком награждались сотрудники, обслуживавшие эту важнейшую для страны водную транспортную магистраль и проявившие при этом высокие производственные показатели.

99. Знак строителя канала Москва—Волга

Нагрудный знак выполнен в форме овала, обрамленного лавровыми и дубовыми ветвями. В нижней части из-под овала вправо и влево выходят по два красных флага. На шильдике выбито «Москва—Волга». Внутри овала изображены Московский Кремль, плывущий по реке пассажирский теплоход и надпись «Строителю канала».

100. Знак «Капитан дальнего плавания»

101. Знак «Механик первого разряда»

В 1921 г. в стране началась планомерная подготовка кадров для торгового флота. Возобновили свою деятельность многие учебные заведения. 2 августа 1924 г. вышло постановление Совнаркома СССР о званиях для судоводителей и судовых механиков морского торгового флота. Судоводителей разделили на шесть категорий — от капитана дальнего плавания с дипломом высшего учебного заведения до судоводителя маломерных судов. Судовые механики подразделялись на три разряда. Предположительно, тогда же были учреждены нагрудные знаки

99. Знак строителя канала Москва—Волга

100. Знак «Капитан дальнего плавания»

101. Знак «Механик первого разряда»

102. Знак «Штурман-девиатор»

103. Флаг Центрального управления морского транспорта

104. Вымпел Центрального управления морского транспорта

105. Вымпел организации «Дальстрой»

капитана дальнего плавания и механика первого разряда. Основу знака составляет серебряная якорная цепь, выполненная в форме овала, на который наложен серебряный якорь Мартина. Поверх якоря на знаке капитана дальнего плавания закреплен золотой секстан, на знаке механика первого разряда — золотой трехлопастной гребной винт с изогнутыми лопастями.

102. Знак «Штурман-девиатор»

В одной из частных коллекций обнаружен знак девиатора, на котором к якорю прикреплена компасная картушка. Документы об учреждении этих знаков пока не обнаружены, но на фотографиях 1930-х гг. можно встретить капитанов дальнего плавания, судовых механиков первого разряда и девиаторов с такими знаками.

Помимо этих знаков моряки гражданского флота на фуражке, лацкане форменной тужурки или на рукавах носили миниатюрные изображения флагов или вымпелов пароходств или ведомств, к которым принадлежали их суда. Некоторые из них представлены в качестве иллюстративного материала.

103. Флаг Центрального управления морского транспорта

104. Вымпел Центрального управления морского транспорта

Знаками различия работников Центрального управления морского транспорта были небольшие по размерам флаг и вымпел. На красном прямоугольном флаге управления в верхнем крыже помещались пятиконечная звездочка и перекрещивающиеся серп и молот, а ближе к краю — перекрещивающиеся якорь

и жезл Меркурия. Вымпел представлял собой красное лучистое полотнище в виде параллелограмма, в верхнем крыже которого на белом поле изображены перекрещивающиеся адмиралтейский якорь и жезл Меркурия.

105. Вымпел организации «Дальстрой»

Имелся вымпел организации «Дальстрой», занимавшейся возведением промышленных предприятий в районах Сибири и Дальнего Востока. В своих структурах эта организация имела собственные плавсредства, предназначавшиеся для перевозки грузов в труднодоступные районы. Имелся вымпел «Дальстроя». Он представлял собой белое прямоугольное полотнище с косицами, разделенное пополам горизонтальной синей волнистой полосой. Выше этой полосы имеется изображение перекрещивающихся серпа и молота и аббревиатура организации — ДС.

106. Вымпел Балтийского морского пароходства

В 1922 г. было создано Балтийское морское пароходство, ставшее одним из крупнейших в стране. К началу 90-х гг. XX в. в его состав входило: три порта, Канонерский судоремонтный завод, управление Торгмортранса, экспедиционный отряд аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ, ремонтно-строительный трест, мореходная школа и некоторые другие подразделения. Вымпел этого пароходства имел треугольную форму, раскрашен голубой эмалью, в верхнем крыже помещались перекрещивающиеся серп и молот.

107. Вымпел организации «Главрыба»

Имелся вымпел организации «Главрыба» (Наркомат рыбной промышленности): треу-

106. Вымпел Балтийского морского пароходства

107. Вымпел организации «Главрыба»

Флаг Военно-Морского Флота

109. Вымпел Министерства морского флота

110. Вымпел Министерства морского флота

111. Вымпел Министерства морского флота

112. Вымпел Главного северного морского пути

113. Вымпел Главного северного морского пути

гольник белого цвета, по периметру которого проходит желтая полоса. В верхнем крыже изображены две перекрещивающиеся рыбины, раскрашенные красной эмалью.

108. Флаг Военно-Морского Флота

24 августа 1923 г. был введен новый кормовой флаг Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Он представлял собой красное прямоугольное полотнище, разделенное на восемь частей белыми расходящимися от центра лучами. В центре в белом круглом медальоне имелось изображение красной пятиконечной звезды с перекрещивающимися серпом и молотом. В виде этого флага был изготовлен небольших размеров флажок, который могли носить как своего рода знак различия моряки вспомогательного флота.

109—111. Вымпел Министерства морского флота

Треугольные вымпелы Министерства морского флота были покрыты красной эмалью. В верхнем крыже имелось изображение золотистых перекрещивающихся серпа и молота.

112—113. Вымпел Главного северного морского пути

Этот вымпел имел треугольную форму и был покрыт голубой эмалью. В верхнем крыже на красном эмалевом поле имеется аббревиатура «СССР». В центре вымпела видна аббревиатура «СМП», поверх которой размещен вертикально расположенный черный адмиралтейский якорь.

ЗА ПОХОДЫ НА ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

История открытия острова Врангеля начинается с 1764 г., когда сержант Андреев, описавший в 1763—1764 гг. Медвежьи острова, с большого расстояния обнаружил очертания «Большой Американской земли». Для получения полной ясности о предполагаемых в Ледовитом море землях император Александр I повелел отправить к устьям рек Яны и Колымы экспедицию. Экспедиция была разделена на два отряда, один из которых возглавил лейтенант барон Фердинанд Врангель, а другой лейтенант Петр Анжу. Отряд лейтенанта Врангеля 2 ноября 1820 г. прибыл в Нижнеколымск, который на три года стал главным их местопребыванием. Врангелю не удалось ни посетить, ни видеть острова, но при встрече с чукчами на вопрос: «Не существует ли какая-нибудь земля на море к северу от Чукотки?» — он получил ответ: «Между мысом Ерри (Шелагским) и Ир-Кайпио (Северным), близ устья одной реки, с невысоких прибрежных скал в ясные летние дни бывают видны на севере, за морем, высокие, снегом покрытые горы, но зимой, однако, их не видно». Так благодаря собранным сведениям Врангель нанес на карту с достаточной точностью остров, которому впоследствии дали его имя.

Летом 1867 г. американский китобой Лонг наткнулся на неизвестный берег. Лонг опре-

Бо́льшая часть дальних плаваний осуществлялась при участии Русского географического общества, основанного в Петербурге в 1845 г. по инициативе адмирала Ф. П. Литке. Первым председателем общества был генерал-адмирал Константин Николаевич.

Одним из самых замечательных мероприятий, организованных обществом, стала экспедиция Н. Н. Миклухо-Маклая на острова Тихого океана. В 1870 г. на корвете «Витязь» Миклухо-Маклай отправился в Новую Гвинею, где началась его 12-летняя тихоокеанская эпопея. В Петербург он привез богатые коллекции и приступил к систематизации собранного материала. Обработка ценнейших материалов по этнографии и истории островов Тихого океана прекратилась в 1888 г. в связи со смертью ученого. Возобновил ее в 1923 г. профессор Д. Н. Анучин, который также подготовил к печати и опубликовал дневниковые записи Миклухо-Маклая.

В начале своей деятельности общество находилось на частной квартире, где образовались архив, библиотека и музей. Затем оно располагалось в помещениях Министерства народного просвещения. Наконец, 21 октября 1907 г. в Демидовом переулке состоялась торжественная закладка фундамента здания для Географического общества. Проект дома создал архитектор Г. В. Барановский. 7 октября 1909 г. в новом здании состоялось первое заседание Совета общества, на котором с речью выступил

82-летний патриарх российской географии П. П. Семенов-Тян-Шанский.

На берегах Невы зарождалась отечественная гидрографическая служба, основателем которой считают Петра I. В 1703 г. царь выполнял первый рекогносцировочный промер у острова Котлин. С созданием в 1721 г. Кронштадтского футштока начались постоянные наблюдения за уровнем моря. 4 апреля 1704 г. на Петропавловской крепости зажгли огонь, ставший первым русским маяком на Балтике. В 1718-м организовали гидрографическую службу, а со следующего года начали проводить работы по описи Финского залива. В результате появились изданные в 1726 г. первые отечественные морские карты. В 1827 г. в Петербурге создали Управление генерал-гидрографа, преобразованного в 1837-м в Гидрографический департамент, в 1885-м — в Главное гидрографическое управление, а затем в Управление навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации.

5 августа 1858 г. из Кронштадта на Дальний Восток отправился клипер «Опричник». До осени 1861 г. под командованием капитан-лейтенанта П. А. Селиванова команда проводила исследования Татарского пролива и устья реки Амур. После окончания работ «Опричник» отправился в обратный путь. 10 декабря 1861 г. он вышел из Джакарты в Индийский океан и пропал без вести. Наиболее вероятной причиной исчезновения судна и его команды сочли мощный ураган, бушевавший в те дни в Индийском океане. В 1867 г. клипер исключили из списков флота. По инициативе родственников и сослуживцев погибших организовали сбор средств на сооружение в Кронштадте памятника, открытие которого состоялось 12 ноября 1873 г. На гранитной скале закрепили адмиралтейский якорь с переломленным штоком и флагшток с приспущенным Андреевским флагом. Вокруг монумента сделали ограду из пушек, находившихся когда-то на форту Кроншлот.

делил координаты открытой им земли и нанес ее на карту. Видимо, капитан Лонг знал об экспедиции Врангеля и, по всей видимости, был знаком с картой, на которую Врангель нанес место предполагаемого острова. Поэтому Лонг и назвал остров именем Врангеля. С таким названием он отображался на всех картах мира.

В 1876 г. с клипера «Всадник» пытались высадить на остров Врангеля научную партию, но льды помешали осуществить этот план. Затем в истории исследования острова наступил 30-летний перерыв. Никого в то время не интересовали голые и холодные, продуваемые ветрами скалы, а поэтому все державы признавали этот остров за Россией. Только в начале XX в. экспедиция с «Вайгача» обследовала остров. Она собрала небольшую геологическую коллекцию, выполнила магнитные и астрономические измерения и, что самое главное, подняла на юго-западной его оконечности бело-сине-красный флаг, закрепив право России на владение островом. Это не вызвало никаких дипломатических возражений со стороны других государств.

После Октябрьского переворота 1917 г. Великобританией и другими странами были предприняты попытки отторгнуть от Советской России остров Врангеля, на который дважды высаживались экспедиции англичан и канадцев. Об этом стало известно советскому правительству. Однако обе ноты протеста остались без ответа. В конце концов было принято решение отправить на остров советскую гидрографическую экспедицию на канонерской лодке «Красный Октябрь» (бывший ледокол Владивостокского порта «Надежный»), чтобы установить там Государственный флаг СССР и подтвердить принадлежность острова к нашей стране. Перед экспедицией также стояла задача снять с остро-

ва граждан Канады, занимавшихся незаконным промыслом зверя. Экспедицию возглавил Б. В. Давыдов, русский исследователь, принимавший участие в 1910—1912 гг. в экспедиции на ледокольном пароходе «Таймыр», известный по описи берегов Северного Ледовитого океана от Берингова пролива до Колымы, а также восточного берега Камчатки и Охотского моря.

20 июля 1924 г. канонерская лодка «Красный Октябрь» вышла из Владивостока. Плавание проходило в неимоверно тяжелых условиях, в борьбе со льдами. 19 августа канонерская лодка достигла восточного мыса острова Врангеля. На острове подняли советский флаг и тем самым подтвердили право нашей страны на владение островом. Обратный переход проходил в еще более тяжелых условиях, и только 29 октября канонерская лодка вернулась во Владивосток.

114. Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1924 г.

За выполнение этого тяжелейшего похода канонерская лодка «Красный Октябрь» была награждена орденом Красного Знамени. Постановлением Дальневосточного революционного комитета от 12 декабря 1924 г. все участники экспедиции были награждены особым нагрудным знаком, учрежденным в память этого события. Основу нагрудного знака составляет часть земного шара с изображением острова Врангеля, на котором виден красный флаг. Серебристой линией показан маршрут плавания канонерской лодки «Красный Октябрь». В нижней части знака выбито «1924». Земной шар опоясан красной лентой с надписями «Пролетарии всех стран, соединяйтесь!» и «За экспедицию на о-в Врангеля». В верхней части на ленту наложена красная звезда с серпом и молотом.

Из Кронштадта и Петербурга отправлялись многочисленные экспедиции в Северный Ледовитый океан. В память об одной из них в 1886 г. в Кронштадте установили памятник исследователю Новой Земли подпоручику Корпуса флотских штурманов П. К. Пахтусову. Памятник изготовлен на средства флотских штурманов. На постаменте — девиз мореплавателя: «Польза. Отвага. Труд». Бронзовая скульптура выполнена по модели профессора Н. А. Лаверецкого. В руках мореплавателя находится карта Новой Земли, развернутая до того места, до которого он дошел, следуя восточным берегом, пытаясь обогнуть острова. Преодолеть арктические льды Пахтусов так и не смог. Измученный и совершенно больной, он вернулся в Архангельск, где вскоре умер. Постамент из серого гранита сделан в Петербурге А. А. Бариновым по проекту архитектора И. А. Силина. Здесь выполнена еще одна надпись: «П. К. Пахтусову, исследователю Новой Земли, 1832—1835», а также закреплены носовая часть барказа, на котором он плавал в арктических морях, герб Кронштадта и барельефы с изображением флагов коммерческого и военного флотов, якорей и мореходных инструментов.

114. Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1924 г.

Заметный след в истории исследования Мирового океана оставила команда корвета «Витязь», построенного в 1886 г. в Петербурге. Под руководством капитана 1 ранга С. О. Макарова в 1886—1889 гг. она совершила на этом судне кругосветное плавание, во время которого выполнила важнейшие океанографические исследования в Тихом океане. Корвет стал одним из девяти судов мира, чье название высечено на фронтоне Океанографического музея в Монако.

В 1706 г. Петр I учредил в Петербурге первую в России морскую больницу, а 27 октября 1715 г. подписал указ о создании на Выборгской стороне Адмиралтейского госпиталя. При его освящении Петр произнес речь: «Здесь всякий изнеможенный служивый найдет себе помощь и упокоение, которого ему доселе не было; дай только Бог, чтобы никогда многие не имели нужды сюда быть привозимы». В 1835 г. госпиталь перевели в здание возле Калинкиной деревни и стали называть Калинкинским. 1 декабря 1858 г. при госпитале возникло первое в России Общество морских врачей, члены которого собрали научную медицинскую библиотеку; в 1893-м в ней насчитывалось 3 тыс. томов. Это была одна из самых крупных медицинских библиотек не только в Петербурге, но и во всей России.

В 1915 г. в связи с празднованием 200-летия госпиталя ему присвоили имя Петра Великого. В церкви госпиталя прошло торжественное богослужение, на котором присутствовали все высшие чины флота. В вестибюле главного здания, где на площадке парадной лестницы установили скульптуру Петра I (автор А. М. Опекушин), состоялось открытие мемориальной доски с выгравированной речью царя, произнесенной им при закладке фундамента госпиталя. В 1939 г. учреждение приобрело статус Центрального госпиталя Военно-морского флота.

Из-под полушария выступает адмиралтейский якорь с якорь-цепью. По всей окружности знак обрамлен венком из колосьев. В нижней части венок перевязан лентой. Автор рисунка — участник экспедиции В. А. Грачайтис. Знаки были изготовлены в ювелирной мастерской Юсупова во Владивостоке.

Для Б. В. Давыдова это плавание стало последним. Вскоре после возвращения из похода он скончался. Еще при жизни Б. В. Давыдова Академия наук СССР решила ходатайствовать о переименовании острова Врангеля в остров Давыдова. Но сам Давыдов решительно воспротивился этому. Одной из его заповедей была: «Никогда не менять названий на старых картах».

Через два года на остров Врангеля решили высадить научную партию и промысловиков. Старшим над поселенцами назначили Г. А. Ушакова. Люди и снаряжение были доставлены на остров Врангеля пароходом «Ставрополь», которым командовал П. Г. Миловзоров. 15 июля 1926 г. пароход вышел из Владивостока. После захода на Петропавловск-на-Камчатке и в бухту Провидения удалось набрать 55 будущих жителей острова Врангеля. 9 августа пароход подошел к острову, а через шесть дней взял курс на Владивосток. Попутно П. Г. Миловзоров поднял красный флаг на острове Геральд, отошедшем к Советскому Союзу по декрету в 1926 г.

115. Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1929 г.

Три долгие полярные ночи провели зимовщики на пустынной, совершенно неисследованной земле. На заседании Арктической комиссии решили направить на остров Врангеля ледорез «Литке», который в это

время стоял в Севастопольском порту. Пока «Литке» совершал переход во Владивосток, готовили новых зимовщиков. В середине июля 1929 г. «Литке» вышел из Владивостока, а в конце августа подошел к острову Врангеля. Плавание в оба конца проходило в тяжелой ледовой обстановке. Только 26 сентября ледорез возвратился в Петропавловск-на-Камчатке. Постановлением Президиума ВЦИК СССР от 7 марта 1930 г. ледорез был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а всем участникам экспедиции на остров Врангеля вручили памятные нагрудные знаки. В центре ромбовидного знака изображен красный силуэт ледореза «Литке», пробивающегося сквозь арктические льды. На белом поле льдов выполнена надпись в четыре строки: «За врангелевский поход Литке 1929». В верхней части знака прикреплено стилизованное изображение знака с надписью «Герою труда». Знак изготовлен из серебра.

Оба знака за поход на остров Врангеля красочно оформлены, прекрасно передают дух своего времени и удачно символизируют героизм покорителей Севера.

115. Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1929 г.

Кронштадтский морской госпиталь тоже основан по указу Петра I 17 июня 1717 г. В разные годы в нем трудились выдающиеся ученые и врачи, такие как М. И. Шеин, Н. М. Максимович-Амбодик, Л. А. Орбели, В. Г. Гаршин, С. С. Гирголав, А. Л. Поленов, Р. А. Зассосов, В. К. Лубо. Особенно большой вклад в развитие госпиталя внес В. И. Исаев, занимавший должность главного доктора в 1894—1911 гг. В память о нем на здании установили мемориальную доску, а во дворе — памятник. В 1733 г. при госпитале открыли лекарскую школу, ставшую первым учебным медицинским заведением флота. В школе начинал свою деятельность И. Ф. Буш — крупнейший русский хирург начала XIX в.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

7 февраля 1859 г. при госпитале создали Общество морских врачей, первым председателем которого стал главный доктор И. Я. Ланг. Впервые в мире в 1839 г. хирург госпиталя профессор В. А. Караваев под руководством главного врача А. Ф. Кибера сделал операцию «прободения сорочки сердца». В 1849 г. впервые в отечественной медицине здесь применили наркоз. В 1898—1918 гг. на форту «Император Александр I» работала единственная в России и третья в мире бактериологическая лаборатория по изготовлению противочумной вакцины, в связи с чем моряки назвали форт «Чумным». В 1910 г. в Кронштадте впервые в мире проведено хлорирование питьевой воды.

В 1766 г. великий князь генерал-адмирал Павел Петрович (будущий император Павел I) распорядился со-

116. Знак «Почетному полярнику» (серебряный)

ПОЧЕТНЫМ ПОЛЯРНИКАМ

Еще до Октябрьского переворота 1917 г. встал вопрос об освоении Северного морского пути. Но особого интереса в правительственных кругах к арктическим морям не было. Гражданская война в СССР надолго прервала исследование и практическое освоение арктических морей. Только в 1929—1932 гг. в Арктике создали девять полярных станций, а в декабре 1932 г. при Совнаркоме СССР организовали Главное управление Северного морского пути с задачей «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути». В те годы кроме ледокола «Ермак» плавание в арктических морях обеспечивали ледоколы «И. Сталин», «Л. Каганович», «В. Молотов», «А. Микоян», а также ледокольные пароходы «Дежнев» и «Леваневский».

116—117. Знак «Почетному полярнику» (серебряный и бронзовый)

15 декабря 1939 г. утвердили нагрудный знак «Почетному полярнику». Согласно положению, этим знаком награждали лиц, внесших значительный вклад в дело освоения Арктики. Нагрудный знак выполнен в виде земного шара, на котором изображен пробивающийся сквозь льды ледокол «И. Сталин». В нижней части знака расположены якорь и крылья. На Северном полюсе изображен самолет дальнего действия, а в правой верхней части знака — серп и молот. Верхняя часть знака окаймлена красным флагом с надписью «Почетному полярнику».

Первая партия этих знаков была изготовлена из серебра, а затем его стали штамповать из бронзы.

Первыми нагрудными знаками «Почетному полярнику» были удостоены 15 членов экипажа ледокольного парохода «Г. Седов», находившегося в дрейфе в Северном Ледовитом океане с января 1937 по январь 1940 г. (дрейф продолжался 812 суток). Среди награжденных были К. С. Бадигин, В. Х. Буйницкий, Н. М. Бекасов, Д. П. Буторин, Е. И. Геманков, И. И. Гейман, А. Г. Ефремов, В. С. Алферов, И. М. Недзвецкий, П. В. Меир, С. Д. Трофимов, А. А. Полянский, А. Б. Соболевский, С. Д. Токарев и Н. С. Шарипов. Установлено, что знак «Почетному полярнику» № 16 был вручен полярному капитану Н. П. Белоусову, а № 17 — Л. К. Шарбаронову.

117. Знак «Почетному полярнику» (бронзовый)

здать на Каменном острове небольшое поселение для отставных одиноких моряков, а также для нижних чинов флота, получивших увечья при исполнении служебных обязанностей. В короткие сроки на берегу Большой Невки выстроили флигель, получивший название Каменноостровского инвалидного корпуса, первыми поселенцами которого стали уволенные со службы придворные гребцы. С их появлением на Каменном острове возникла необходимость постройки церкви. Прошение подали сразу же, но фундамент храма заложили только 17 мая 1776 г. Строился он по проекту архитектора Ю. М. Фельтена — создателя неповторимой решетки Летнего сада. В 1778-м строительство храма завершили и в том же году освятили во имя Иоанна Предтечи. Храм прекрасно вписался в окружающий ландшафт и, несмотря на небольшие размеры и элементы готики, выглядел грациозно и более напоминал замок, чем русскую православную церковь.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

Архитектура храма и его внутреннее убранство были не случайными. После смерти Екатерины II Павел I принял на себя титул покровителя Мальтийского ордена, а 16 декабря 1798 г. его избрали Великим магистром ордена. В Петербурге состоялась церемония, во время которой Павел возложил на себя рыцарскую мантию, корону, меч и крест. Резиденцию ордена перенесли с острова Мальта в Петербург. В составе Балтийского флота находилась императорская Мальтийская эскадра: ее корабли плавали под мальтийским флагом.

В 1866 г. по случаю 100-летия со дня открытия Инвалидного дома ему присвоили имя Павла I. В церковь Иоанна Предтечи приходили молиться Г. Р. Державин и А. В. Суворов. В ней совершился обряд крещения детей А. С. Пушкина — Григория и Натальи. После 1917 г. церковь и Инвалидный дом упразднили. В 1989-м в храме возобновлено богослужение, но от первоначального внутреннего его убранства почти ничего не осталось.

118. Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути

ЗА ОКОНЧАНИЕ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ

118. Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути

Для освоения Северного морского пути нужны были дипломированные специалисты. С этой целью в 1935 г. в Ленинграде открыли Гидрографический институт Главного северного морского пути, первый выпуск из которого состоялся в 1938 г. Всем выпускникам вручили нагрудные знаки в форме овала, обрамленного якорем-цепью и лапами якоря Холла. В верхней части знака расположена красная пятиконечная звезда. В центре овала на белом эмалевом поле изображен силуэт ледокола. В нижней части знака помещен голубой треугольный вымпел с надписью «СССР» и золотым якорьком. Знак, помещенный в качестве иллюстрации, принадлежал Б. Г. Малютину, о чем свидетельствует гравировка на его оборотной стороне.

119. Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути

Известен еще один знак этого учебного заведения, но более позднего выпуска. Он представляет собой белый эмалевый ромб, на который наложена голубая пятиконечная звезда, внутри нее изображена северная часть земного шара. В нижней части, между лучами звезды, размещена аббревиатура «ГИ» (Гидрографический институт). Это учебное заведение в своем первозданном виде просуществовало до 1944 г. После этого институт был преобразован в Высшее арктическое морское училище. Однако через 10 лет его объединили с Высшим мореходным училищем, и уже новое учебное заведение стало называться Ленинградским высшим инженерным морским училищем имени адмирала С. О. Макарова (ныне Государственная морская академия имени адмирала С. О. Макарова).

120. Знак в память 50-летия Ленинградского техникума водных путей сообщения. 1926 г.

В свою очередь Высшее мореходное училище на одном из этапов своего развития имело нагрудный знак, выпущенный в честь 50-летия учебного заведения. Известно, что в 1876 г. при петербургском речном яхт-клубе были открыты мореходные классы, которые впоследствии преобразовали в училище дальнего плавания. В 1918 г. на его базе создали Петроградский техникум водных путей сообщения. Когда же в 1926 г. техникум отмечал свой 50-летний юбилей, то к этой дате выпустили специальный нагрудный знак. Он состоит из двух серебряных перекрещивающихся якорей, в нижней части которых выбиты юбилейные даты «1876» и «1926», а на штоках якорей расположены надписи «С.П.Б.М.К.» (Санкт-Петербургские мореходные классы) и «Л.Т.В.П.С.» (Ленинградский техникум водных путей сообщения). В верхней части знака закреплена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. А в середине на якоре наложена золотая римская цифра L.

119. Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути

120. Знак в память 50-летия Ленинградского техникума водных путей сообщения. 1926 г.

ФЛОТСКИМ СПАСАТЕЛЯМ

121. Жетон в память 5-летия Центральной водолазной базы Народного комиссариата путей сообщения. 1924 г.

В 1891 г. в Петербурге создали Морское благотворительное общество, вносившее крупные суммы на содержание инвалидных домов, приютов и богаделен. Члены общества носили в петлице серебряный жетон в виде Андреевского флага, в центре которого помещался двуглавый орел. В день 25-летия общества, отмечавшегося 10 марта 1916 г., вдовствующей императрице Марии Федоровне, под попечительством которой оно находилось, вручили золотой жетон.

В начале 1786 г. главный командир Кронштадтского порта адмирал С. К. Грейг — знаменитый герой Чесмы и Гогланда — предложил учредить в

121. Жетон в память 5-летия Центральной водолазной базы Народного комиссариата путей сообщения. 1924 г.

Еще в допетровской Руси были смельчаки, которые с помощью примитивных средств спускались под воду как для ремонта судов, так и с целью поиска затонувших объектов. С ростом военного флота водолазные работы стали обычным явлением, на многих кораблях появилось водолазное снаряжение, а в Кронштадте была учреждена Водолазная школа. Однако до 1917 г. не существовало организации, которая занималась бы судоподъемом. В годы Первой мировой и Гражданской войн торговый и военный флоты понесли огромные потери в корабельном составе. Только на Черном море было затоплено около 50 кораблей и до 300 торговых судов. Кроме того, на дне моря образовались колоссальные скопления оружия и боеприпасов, якорей, цепей и другого корабельного имущества. В этих условиях судоподъем стал важнейшей частью возрождения отечественного флота. В стране была организована подготовка водолазов. В 1919 г. создали Центральную водолазную базу Народного комиссариата путей сообщения, при которой были открыты десятки водолазных школ. В 1924 г. в честь 5-летия Центральной водолазной базы

Наркомата путей сообщения учредили памятный жетон. Он представлял собой водолазный шлем в виде так называемой «трехболтовки», в нижней части которого выбиты юбилейные даты «1919—1924» и римская цифра V. Из-под трехболтовки выступают верхняя и нижняя части адмиралтейского якоря. На штоке якоря выбито «Ц.В.Б.Н.К.П.С.» (Центральная водолазная база Народного комиссариата путей сообщения). При помощи кольца жетон крепился к лацкану костюма.

В 1921 г. были созданы: на севере страны — трест «Госсудоподъем», на юге — «Судоподъем Черного и Азовского морей», которые вскоре были объединены в единую организацию «Госсудоподъем». Наряду с организацией судоподъема встал вопрос и об учреждении аварийно-спасательной службы. С этой целью и была создана Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН). История его возникновения такова. В один из осенних дней 1923 г. в ОГПУ явился старый моряк и сообщил, что в районе Балаклавы находится затонувшее судно под названием «Черный принц», на борту которого находится золото, предназначавшееся для выплаты контрибуций союзникам за издержки, понесенные ими во время Севастопольской кампании 1854—1855 гг. Почти сразу же было принято решение о создании экспедиции по поиску «Черного принца». В ходе поиска водолазы наталкивались на остатки судов, находили древние якоря, пушки и множество предметов археологического характера. Эти работы увлекли так, что вскоре организация по поиску «Черного принца» вышла за рамки своей деятельности и занялась судоподъемом и поиском затонувших объектов во всем бассейне Черного моря. К концу 1924 г. она почти полностью очистила Севастопольскую бухту от затонувших барж, катеров и различного морского имущества.

Кронштадте офицерский морской клуб, испросив на то соизволения Екатерины II. Это был первый опыт объединения флотских офицеров «для приятных, полезных и благородных развлечений». Окончательно общество оформилось 6 февраля 1802 г. и называлось Кронштадтским благородным собранием. Его создателями являлись главный командир Кронштадтского порта адмирал П. И. Ханыков, лейтенанты И. П. Бунин и В. Н. Нордштейн.

По инициативе офицеров Собрания 9 сентября 1828 г. в Кронштадте открыли первый морской памятник мичману линейного корабля «Азов» А. А. Домашенко. Существует предание, что памятник выполнен по чертежам командира корабля капитана 1 ранга М. П. Лазарева и лейтенанта П. С. Нахимова. Памятник представляет собой чугунную стелу, установленную на гранитном основании. На лицевой стороне помещены позолоченный лавровый венок, перевитый гвардейской лентой, и рельефная кормовая часть корабля "Азов", в центре стелы выбита надпись: «В память человеколюбивого подвига А. Домашенко. 9-го сентября 1827 года. При берегах Сицилии»; на обратной стороне — «Офицеры корабля «Азова» любезному сослуживцу, бросившемуся с кормы корабля для спасения погибающего в волнах матроса и заплатившему жизнию за столь человеколюбивый поступок».

С 1830 г. члены Морского собрания адмиралы П. М. Рожнов, П. В. Казакевич, С. П. Шварц обращались к императорам с предложениями о постройке в Кронштадте собора, но их хлопоты были безуспешными. И только вице-адмиралу Н. И. Казнакову повезло: поданное им в 1897 г. прошение получило поддержку Николая II. Местом постройки храма избрали Якорную площадь. Управляющий Морским министерством адмирал П. П. Тыртов сказал, что «будущий морской храм должен быть не только местом молитвы, но

и памятником, ибо Кронштадт есть колыбель Русского флота».

1 сентября 1902 г. на месте постройки собора Иоанн Кронштадтский в присутствии главного командира порта вице-адмирала С. О. Макарова и множества горожан отслужил молебен, а 8 мая 1903 г. в присутствии Николая II состоялась закладка фундамента здания.

Освятили собор в присутствии высочайших особ 10 июня 1913 г. В память об окончании сооружения храма изготовили настольную медаль, которую вручали высокопоставленным гостям и членам Строительного комитета вместе с напечатанной краткой исторической справкой. Храм поражал огромными размерами и великолепной внешней и внутренней отделкой. На его стенах установили мраморные доски с именами погибших чинов флота (после октября 1917 г. доски исчезли).

В 1832 г., по инициативе капитан-лейтенанта И. Н. Скрыдлова, при Собрании создали библиотеку, которую впоследствии преобразовали в Кронштадтскую морскую. Активность в работе первого Морского собрания развилась во второй половине XIX в. С 1857 г., по инициативе генерал-адмирала Константина Николаевича, в зимние месяцы для его членов читали лекции по морской тактике и технике. Например, здесь свои лекции, изложенные в 1897 г. в книге «Рассуждения по вопросам морской тактики», читал С. О. Макаров.

В разные годы членами Кронштадтского морского собрания являлись известные флотоводцы, ученые, общественные деятели. Среди них вице-адмирал С. О. Макаров, композитор Н. А. Римский-Корсаков, ученый-кораблестроитель А. Н. Крылов. В конце XIX в. морские собрания имелись во всех крупных портах России, в том числе в Петербургском. В марте 1898 г. на углу Литейного проспекта и Кирочной улицы открыли Офицерское собрание армии и флота, которое по своим целям и задачам мало чем отличалось от уже существовавших.

После продолжительных поисков стало ясно, что «Черный принц» погребен под сползшими с берега скалами. Чтобы добраться до золота, надо было разобрать тысячи кубометров грунта и скальных пород. Это требовало времени и огромных затрат, к тому же появилось сомнение в наличии на борту затонувшего судна золота. Работы постепенно были свернуты.

В эти годы частная японская фирма в Средиземном море достала с затонувшего английского парохода 2 миллиона рублей золотом. Кстати, в то время Япония по уровню развития водолазного снаряжения занимала лидирующее положение. Окрыленная успехами в Средиземном море, фирма подписала контракт и на поиски «Черного принца». По условиям контракта японцы возмещали понесенные Советским Союзом затраты по поиску судна, знакомили наших специалистов с новой водолазной техникой, которую после окончания работ передавали советской стороне, а найденное золото планировали разделить поровну. Однако, несмотря на огромный объем проделанных в 1926 г. работ, японцам удалось найти всего семь золотых монет. В конце концов работы были свернуты. Согласно подписанному договору, японцы передали советским водолазам плашкоут, все водолазное снаряжение, а также четыре из семи найденных золотых монет.

Таким образом, история с «Черным принцем» дала толчок к возникновению в нашей стране ЭПРОНа, внесшего огромный вклад в возрождение военного и торгового флотов. В январе 1931 г. из ОГПУ ЭПРОН передали в Народный комиссариат путей сообщения, а в феврале того же года он перешел в созданный Народный комиссариат водного транспорта. С 1932 г. представители ЭПРОНа развернули работы на всех морях Советского Союза.

122. Знак специалиста Экспедиции подводных работ особого назначения

В конце 1920-х гг. для специалистов ЭПРОНа был утвержден отличительный нагрудный знак. Он был выполнен в форме круга, образованного якорной цепью, в центре которого помещались перекрещивающиеся адмиралтейский якорь и топор, поверх них наложен водолазный шлем.

122. Знак специалиста Экспедиции подводных работ особого назначения

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

При участии офицеров Морского собрания 6 августа 1913 г. на Якорной площади в Кронштадте открыли памятник вице-адмиралу С. О. Макарову (скульптор Л. В. Шервуд). Скульптура отлита из бронзы. Постаментом стал гранитный камень массой около 160 тонн. На нем помещен девиз Макарова: «Помни войну». В конце 1913 г. к постаменту прикрепили барельефы с изображением наиболее ярких страниц из жизни адмирала: взрыв турецкого сторожевого судна «Интибах»; ледокол «Ермак» в арктических льдах; гибель броненосца «Петропавловск». Здесь же помещены стихи поэта Дмитриева «На смерть адмирала Макарова». Рядом находятся висячий мост, носящий имя адмирала, а также морской памятник в виде двух якорей и брони с линейного корабля «Октябрьская революция».

В 1917 г. морские собрания прекратили свое существование. Возродились они только в 1994-м по инициативе контр-адмирала И. К. Шалатонова. 6 октября 1994 г. в Москве прошла учредительная ассамблея Российского морского собрания, отделение которого вскоре появилось в Петербурге.

В 1798 г. в Петербурге, на набережной Екатерининского канала, открыли Училище корабельной архитектуры. Занятия начались в феврале 1799 г. В первые годы трудности заключались не только в подборе педагогов, но и в подыскании корабельного мастера на должность директора. Училище подчинили обер-сервайеру А. С. Катасанову, который считал это дополнительной нагрузкой и мало заботился об этом заведении. В 1800 г. на должность директора училища назначили профессора С. Е. Гурьева и положение изменилось к лучшему. В 1805 г. училище выпустило первых дипломированных кораблестроителей.

В 1812 г. в связи с нашествием Наполеона училище временно перевели в Свеаборг, но уже в феврале 1813 г. оно заняло свое прежнее место. Однако из-за недостатка выделяемых на образование средств в январе 1817 г. его перевели в Морской корпус. С этого времени в течение почти 10 лет училище влачило жалкое существование. На престол взошел Николай I. Согласно его распоряжению, 4 июля 1826 г. училище переименовали в Роту корабельной архитектуры, а 27 января 1827 г. преобразовали в Учебный морской рабочий экипаж с размещением в здании Адмиралтейства.

Впоследствии вместо упраздненного в 1856 г. экипажа создали Инженерное и артиллерийское училище. В новом учебном заведении стали готовить артиллеристов, корабельных инженеров и инженеров-механиков флота. В 1872 г. экипаж перевели в Кронштадт и присвоили другое наименование — Морское техническое училище императора Николая I. Последнее переименование произошло 25 июня 1896 г., в день 100-летия со дня рождения Николая I, много сделавшего для развития морских учебных заведений.

В 1914 г. утвердили новое Положение, согласно которому Инженерное училище состояло из кораблестроительного и механического отделов. В таком виде училище просуществовало до октября 1917 г. После Октябрьского переворота учебное заведение перевели в Петроград, где сначала разместили в здании Политехнического института, а затем (на непродолжительное время) — в здание бывшего Морского

УЧАСТНИКАМ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Наши моряки не раз оказывали помощь терпящим бедствие на море. В некоторых случаях в память о спасательных операциях выпускались нагрудные знаки, которыми награждались все участники экспедиций. О знаках, ставших историческими реликвиями, и пойдет речь.

В мае 1928 г. начался полет к Северному полюсу на дирижабле «Италия» под руководством известного итальянского авиатора и исследователя Умберто Нобиле. Пройдя Гренландию и 24 мая достигнув Северного полюса, Нобиле взял курс обратно на базу. Но на пути к Шпицбергену утром 25 мая дирижабль неожиданно стал терять высоту из-за утечки газа и вскоре упал на торосистый лед. Часть команды, в числе которой находился и тяжелораненый Нобиле, сошла на льдину, а шесть человек были унесены в подхваченном ветром дирижабле и погибли. На льдину удалось сбросить немного продовольствия и маломощную радиостанцию. Сигналы этой рации о крушении дирижабля первым принял радиолюбитель Шмидт из села Вознесенье-Вохма Северодвинской области.

В короткие сроки при ОСОАВИАХИМе был создан Комитет помощи, который 5 июня 1928 г. принял решение направить на поиски экспедиции Нобиле четыре судна. В район Шпицбергена вышел ледокольный пароход «Малыгин», капитаном которого являлся

Д. Т. Чертков. Старшим на борту был известный исследователь Арктики В. Ю. Визе. На борт судна был принят самолет, который пилотировал полярный летчик М. С. Бабушкин. Для обследования ледовой кромки в Баренцевом море было послано гидрографическое судно «Персей», а ледокольный пароход «Г. Седов» под командованием капитана В. И. Воронина был направлен в район Земли Франца-Иосифа. 16 июня в район Шпицбергена вышел ледокол «Красин». Построенный в 1917 г. в Англии он имел первоначальное название «Святогор», а в 1927-м его переименовали в «Красин» в честь советского дипломата Л. Б. Красина. На борт этого ледокола приняли самолет «Красный медведь», который пилотировал полярный летчик Б. Г. Чухновский. Возглавил экспедицию опытный полярник Р. Л. Самойлович.

6 июля шведский летчик Лундберг первым обнаружил лагерь, сумел посадить самолет на льдину и вывез раненого У. Нобиле. «Красин» в это время находился всего в 60 милях от лагеря, но тяжелые льды препятствовали его продвижению. В сложнейших погодных условиях Чухновскому удалось найти лагерь и вывезти остальных путешественников. Доставив раненых в норвежский порт Ставангер и проведя срочный ремонт, «Красин» вновь ушел в высокие широты для поиска остальных членов экипажа дирижабля. Обойдя с севера Шпицберген, ледокол подошел к Земле Франца-Иосифа, где на одном из островов был установлен государственный флаг. Отыскать остальных членов экспедиции У. Нобиле не удалось.

123. Знак участника спасательной экспедиции на ледоколе «Красин» в 1928 г.

За эту сложную экспедицию ледокол наградили орденом Трудового Красного Знамени. Все участники экспедиции были награж-

123. Знак участника спасательной экспедиции на ледоколе «Красин» в 1928 г.

124. Знак участника спасения парохода «Ильич» 1932 г.

корпуса; вскоре училище расформировали. Воссозданное в 1922 г. Инженерное училище вначале разместили в здании Покровской общины сестер милосердия, находившемся на Васильевском острове, а в 1927-м перевели в здание Адмиралтейства. 29 апреля 1927 г. училищу присвоили имя Ф. Э. Дзержинского. Среди его выпускников — академики В. Л. Поздюнин, Н. С. Соломенко, И. Д. Спасский, Ю. А. Шиманский, ученые-кораблестроители В. Г. Власов, И. Г. Бубнов, В. П. Костенко. В 1998 г. Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского и Ленинградское высшее военно-морское инженерное училище им. В. И. Ленина объединили в Военно-морской инженерный институт.

Историками отмечено, что ни один из праздников в Петербурге не проводился без флота и моряков. В 1803 г. флот принимал участие в праздновании 100-летия со дня основания Петербурга. На Неве напротив здания Сената стоял 100-пушечный корабль «Гавриил», на борту которого установили ботик Петра I. В почетном карауле находились матросы, служившие на флоте еще при Петре. В 11 часов в Исаакиевском соборе в присутствии Александра I состоялось торжественное богослужение. На ботике подняли царский судовой штандарт, а на кораблях — флаги расцвечивания. По окончании богослужения из пушек Петропавловской крепости, Адмиралтейства и стоявших на Неве кораблей произвели салют из 100 залпов.

В Петербурге адмирал Г. И. Бутаков первым в мире разработал тему, а затем в 1863 г. издал труд «Новые основания пароходной тактики», где изложил основы маневрирования паровых броненосных кораблей, навсегда вписав свое имя в анналы мировой истории. В конце XIX в. вице-адмирал С. О. Макаров тоже в Петербурге написал знаменитые «Рассуждения по вопросам морской тактики», обогнав время как минимум на четверть века. В начале XX в. стенах Морской академии заслуженный профессор генерал-майор Н. Л. Кладо первым в России написал труд по морской стратегии, а уже в советское время контр-адмирал В. А. Белли разработал основы оперативного искусства военно-морского флота.

В Петербурге внедрялись новшества в методы и способы отечественного судостроения.

дены специально изготовленными памятными знаками. На знаке ромбовидной формы изображены покрытые темно-красной эмалью ледокол «Красин» и самолет. Из труб ледокола, завихряясь, выбрасываются серо-белые клубы дыма. На нижней части знака на фоне белых арктических льдов в шесть строк выполнена надпись: «Спасательная арктическая экспедиция 1928 г. ОСОАВИАХИМ СССР». Знак изготовлен из серебра. Размер знака — 41×30 мм.

124. Знак участника спасения парохода «Ильич». 1932 г.

Через несколько лет не менее сложная ситуация возникла на Черном море при спасении парохода «Ильич».

13 декабря 1931 г. пароход «Ильич» с грузом чая вышел из порта Измир. Когда пароход отошел от Измира всего на 40 миль, разыгрался сильный шторм. Проходя мимо острова Сагиб, пароход наскочил на прибрежные камни. Попытка сняться с камней самостоятельно к успеху не привела, а в дальнейшем от сильной качки был сломан руль, повреждены рулевая рама и ахтерштевень, а затем появилась течь в районе ахтерпика и туннеля гребного вала. Под действием ударов волн корпус судна получал все новые и новые пробоины, и водоотливные средства не справлялись с откачкой поступавшей воды. Положение было угрожающим.

На следующий день 16 пассажиров и часть команды удалось переправить на берег. Судно же продолжало бить о камни. Крен достигал 30 градусов. Оставаться на борту было опасно. С большими трудностями остальные члены экипажа перебрались с судна на берег.

Дня через три после аварии капитан проходившего рядом английского судна предложил свою помощь на правах открытого листа, на что от нашего капитана получил отказ.

В Одессе об аварии парохода «Ильич» узнали только 15 декабря. Срочно создали аварийно-спасательный отряд, который из Севастополя направили к месту катастрофы. В отряд вошли ледоколы «Торос» и «Шальва-Элиава». 18 декабря эти суда подошли к месту аварии, где уже находился пароход Совторгфлота «Франц Меринг». 19 декабря начались спасательные работы. 23 декабря к ледоколам присоединился буксир «Алемдар». Работы велись круглосуточно, пока, наконец, 3 января 1932 г. пароход «Ильич» удалось стянуть с камней. Вначале поврежденное судно отбуксировали в Стамбул, где он был поставлен в док, а затем, также на буксирах, пароход был доставлен в Севастополь для капитального ремонта. Кстати, старые одесские капитаны этот пароход окрестили «роковым судном»: в 1908 г. оно потерпело аварию в Средиземном море, в 1918-м — опрокинулось в Одесском порту, в 1931-м — выскочило на камни, а в 1934-м — при выходе из Одессы столкнулось с Воронцовским маяком.

Всем участникам по спасению парохода «Ильич» в декабре 1931 г. — январе 1932 г. был вручен нагрудный знак. Основу знака составляет треугольник, на вершину которого надет спасательный круг с надписью «За спасение п/х “Ильич”». В верхнем углу треугольника изображена красная звезда, а сам треугольник по периметру обрамлен белой эмалевой полоской. Ниже спасательного круга на черном овальном шильдике выбито «1932». В центре знака изображен пароход «Ильич» с дымящейся трубой и развевающимся красным флагом с серпом и молотом.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

В 1815 г. петербуржцы первыми из россиян увидели судно с надписью «Елисавета», передвигавшееся по Неве против течения без весел и паруса. Это была обычная тихвинка, в трюме которой установили вмазанный в кирпичную печь котел и паровую машину, а вдоль бортов закрепили гребные колеса. В центральной его части возвышалась кирпичная дымовая труба, что придавало судну экзотический вид. В 1838 г. академик Б. С. Якоби провел на Неве

125. Знак Общества спасания на водах (ранний)

126. Знак члена Общества спасания на водах. 1928 г.

СПАСАТЕЛЯМ НА ВОДАХ

В 1925 г. Совнарком СССР принял постановление «Об организации дела спасания на водах на территории СССР» и учредил при Народном комиссариате путей сообщения Центральный комитет спасания на водах. Были также созданы местные комитеты. Впоследствии все спасательные организации объединили в Общество спасания на водах.

125. Знак Общества спасания на водах (ранний)

Первые советские нагрудные знаки Общества спасания на водах очень напоминают членские знаки дореволюционного периода, только царская символика была заменена на советскую. Так, сохранился знак, который выглядит следующим образом: на серебряную розетку наложены два перекрещивающихся якоря, поверх которых размещен красный крест; на лучах креста выполнена надпись: «О-во спасания на водах»; в центре креста, где ранее располагалась императорская корона, изображены серп и молот.

126. Знак члена Общества спасания на водах. 1928 г.

25 мая 1928 г. открылся I Всесоюзный съезд Общества спасания на водах, на котором были приняты эмблема и нагрудный

членский знак. Эмблемой общества избрали спасательный круг с серпом и молотом в центре. Круг наложен на два перекрещивающихся адмиралтейских якоря. На спасательном круге имеется надпись: «О-во спасания на водах — С.С.С.Р.». Верхняя часть спасательного круга покрыта белой эмалью, а нижняя красной. Нагрудный знак члена общества совпадает с рисунком эмблемы.

127. Знак за спасение утопающих

127. Знак за спасение утопающих

Существовало несколько разновидностей знаков, вручавшихся за проявленное мужество при спасении утопающих. Один из них представляет членский знак, закрепленный на лавровом венке, нижняя часть которого перевита красной лентой с надписью «За спасение утопающих».

128. Знак Ленинградского общества спасания на водах

128. Знак Ленинградского общества спасания на водах

Существовал еще один очень красивый знак, выполненный из серебра и отличавшийся тонкой работой. Этот знак имеет непосредственное отношение к Ленинградскому обществу спасания на водах. По своей композиции он похож на знак члена общества (или его эмблему), только увеличенный примерно в полтора раза. В верхней части знака расположена синяя лента с косицами и надписью «Ленинград».

129. Рисунок золотого наградного знака «За спасение утопающих» (первый вариант)

129. Рисунок золотого наградного знака «За спасение утопающих» (первый вариант)

130. Серебряный наградной знак «За спасение утопающих» (первый вариант)

130. Серебряный наградной знак «За спасение утопающих» (первый вариант)

131. Рисунок серебряного наградного знака «За спасение утопающих» (второй вариант)

испытания изобретенного им «электрохода», а впоследствии создал гальваноударные морские мины, нашедшие применение в ходе Крымской войны.

В целях безопасности кораблей Балтийского флота в конце XVIII в. завод, отливавший для пушек снаряды и ядра, перевели из Кронштадта в Петербург. В период парусных флотов пожары нередко уничтожали целые эскадры. Разместили предприятие вдали от городских застроек, в устье реки Екатерингофки. В апреле

131. Рисунок серебряного наградного знака «За спасение утопающих» (второй вариант)

В 1928 г. учредили золотой и серебряный знаки отличия за отвагу и мужество, проявленные при оказании помощи терпящим бедствие на водах. Кроме того, золотой знак отличия вручали за непрерывную 35-летнюю работу в деле спасания на водах, а серебряный — за непрерывную 25-летнюю работу. Право награждения золотым и серебряным знаками отличия принадлежало центральным органам общества. Основу знака составляет лавровый венок, перевязанный лентой с надписью «Ц.К. СНАВ», то есть Центральный комитет спасания на водах (вскоре вместо надписи «Ц.К.» на знаке появилось — «СОЮЗ»). Внизу на лавровый венок наложен адмиралтейский якорь, а в центре — спасательный круг с надписью «За спасение утопающих» — на нижней половине, покрытой красной эмалью. Внутри спасательного круга на голубом фоне расположена пятиконечная лучистая звезда с наложенными поверх серпом и молотом. Сверху на лавровый венок и спасательный круг наложен флаг общества с изображением старой эмблемы в виде красного креста на скрещенных якорях, но на лучах креста выбито «С.С.С.Р.». У золотого знака венок изготовлен из золота, а все остальные элементы — из серебра. При этом лента покрыта красной эмалью. У серебряного знака все элементы изготовлены из серебра, а лента покрыта не красной, а синей эмалью. Номера пробиты на подложке.

В одном из собраний сохранился серебряный знак № 1 с надписью «Ц.К. СНАВ», а в Российском государственном музее Арктики и Антарктики находится золотой знак и удостоверение № 4 капитана ледокола «Красин» К. П. Эгге за участие в спасательной

операции У. Нобиле. На этом знаке на ленте надпись «СОЮЗ» вместо «Ц.К.», из чего можно предположить, что знаков с надписью «Ц.К.» было не более трех. Кстати, серебряным знаком № 26 был награжден старший помощник капитана ледокола «Красин» П. А. Пономарев.

132. Серебряный наградной знак «За особые заслуги»

В 1931 г. Общество спасания на водах преобразовали в Союз обществ содействия развитию водного транспорта и охране жизни людей на водных путях СССР. Изменились и знаки отличия, в которых на спасательном круге вместо надписи «За спасение утопающих» появилась надпись «За особые заслуги», а на синей ленте вместо «СНАВ» появилась надпись «ОСВОД». На представленном знаке — № 52.

133. Знак члена Общества спасания на водах. 1933 г.

21 ноября 1933 г. утверждены два новых знака Общества спасания на водах: членский и активисту ОСВОДа. Членский знак представляет собой бело-голубой ромб с большой стороной по горизонтали, внутри которого изображены пароход и якорь, на его веретено надет спасательный круг с надписью «С.С.С.Р.». В верхнем углу знака помещена красная пятиконечная звезда. На белом поле ромба выполнена надпись: «ОСВОД».

134. Знак активиста Общества спасания на водах. 1933 г.

Нагрудный знак активиста ОСВОДа отличается от членского наличием круглого

132. Серебряный наградной знак «За особые заслуги»

133. Знак члена Общества спасания на водах. 1933 г.

134. Знак активиста Общества спасания на водах. 1933 г.

1801 г. на заводе провели первую отливку снарядов. Это событие приняли за основание Путиловского завода. С 1883 г. на заводе начали прокатку корабельной стали, балок и судовых штевней. Через несколько лет завод первым в России освоил выпуск торпедных аппаратов и гидравлических тормозов отката для корабельных орудий крупных калибров. На Путиловском заводе разработали и наладили производство первых башенных артиллерийских установок с электрическим приводом для броненосца «Генерал-адмирал Апраксин», а накануне Первой мировой войны изготовили орудия для линейного корабля «Гангут».

В 1889 г. на верфи Путиловского завода заложили первые боевые корабли — миноносцы «Биорке» и «Роченсальм». Затем построили миноносцы «Гапсаль», «Моонзунд», «Тос-

135. Наградной знак «За спасение утопающих». 1935 г.

136. Вымпел Общества спасания на водах. 1932 г.

медальона, покрытого красной эмалью, на котором схематично (предположительно) изображены ледяные торосы и контуры корабля. Сверху на медальоне помещена надпись «Активисту». К медальону на двух цепочках прикреплен членский знак Общества спасания на водах. Одними из первых этими знаками были награждены участники спасения членов экспедиции и экипажа парохода «Челюскин».

135. Наградной знак «За спасение утопающих». 1935 г.

В 1935 г. взамен золотого и серебряного знаков отличия ввели знак «За спасение утопающих», который отличался от серебряного знака тем, что ленты, обвивающие венок, покрыты красной эмалью и не имеют надписей, а на синем флаге, наложенном сверху на венок и на спасательный круг, имеется надпись «За спасение утопающих». На спасательном круге появилась надпись «Союз ОСВОД СССР». Кроме того, помещенная внутри спасательного круга пятиконечная звезда стала золотой вместо серебряной. На представленном знаке — № 112.

136. Вымпел Общества спасания на водах. 1932 г.

В 1932 г. утвердили вымпел Общества спасания на водах, который представлял собой равнобедренный треугольник белого цвета с соотношением его основания к высоте перпендикуляра 1:2,5. На этот белый треугольник нанесена темно-синяя полоса шириной в одну вторую длины стороны треугольника, в виде угла, следующим образом: от середины основания треугольника проведены к каждой из его сторон по одной ли-

нии так, чтобы последние пересекали стороны примерно в средней части. До этого имелись флаг и вымпел общества.

137. Флаг Общества спасания на водах

138. Вымпел Общества спасания на водах

Причем флаг был прямоугольной формы, а вымпел — треугольной. Рисунок их был одинаков: на два перекрещивающихся адмиралтейских якоря наложен красный крест с аббревиатурой «СССР».

139. Знак водоспасателя Союза общества спасания на водах СССР. 1938 г.

В 1938 г. в целях привлечения широких масс населения и членов общества к работе по охране жизни людей на воде, утвердили нагрудный знак водоспасателя, основанием которого служил спасательный круг с надписью в нижней половине: «Союз ОСВОД СССР». Верхняя часть спасательного круга покрыта белой эмалью, а нижняя красной. В центре спасательного круга на синем фоне изображен якорь, поверх которого наложен флаг белого цвета со старой эмблемой ОСВОДа (красный крест с якорями). Нижняя часть спасательного круга обрамлена лавровым венком, а верхняя — двумя вымпелами ОСВОДа, между которыми находится синяя лента с надписью «Водоспасатель». В центре синей ленты имеется красная пятиконечная звездочка. Этот знак вручали дружинникам-водоспасателям и членам ОСВОДа. Кроме того, его мог получить любой гражданин СССР за сдачу норм технического минимума по программе водоспасателя; за активную работу в обществе; за активное

137. Флаг Общества спасания на водах

138. Вымпел Общества спасания на водах

139. Знак водоспасателя Союза общества спасания на водах СССР. 1938 г.

на» и «Домеснес». Их паровые машины мощностью 1000 л. с. демонстрировались в Нижнем Новгороде на Всероссийской промышленной выставке в 1896 г. и наряду с двигателями Металлического завода были признаны лучшими в России.

На верфи Путиловского завода в 1913 г. построили самый быстроходный корабль в мире — эскадренный мино-

140. Знак «Юный осводовец»

141. Знак «Юный друг ОСВОДА»

носец «Новик», первый в русском флоте корабль с турбинной установкой и с главными котлами, работавшими на нефтяном отоплении. Проект этого уникального для своего времени корабля разработали конструкторы завода.

Длительное время завод был единственным в стране предприятием, создававшим главные энергетические установки для кораблей и судов. С 1922 г. завод получил наименование «Красный путиловец», а в 1934-м — Кировский завод. В 1957-м здесь создали главный турбозубчатый агрегат для атомного ледокола «Ленин», а через 20 лет — для атомного крейсера «Адмирал Ушаков». Всего на заводе создали свыше 40 типов турбоагрегатов, более 100 типов вспомогательных корабельных механизмов, около 1000 турбинных установок.

проведение мероприятий по предупреждению несчастных случаев на воде.

Присвоение и выдача наградного знака «Водоспасатель» производилась начальниками спасательных служб республик, краев, областей и районов на основании протоколов о сдаче техминимума водоспасателя.

140. Знак «Юный осводовец»

Подготовительной ступенью к сдаче нормативов водоспасателя было выполнение норм на право получения знака «Юный осводовец». В основе знака — серебряный спасательный круг, нижняя половина которого покрыта красной эмалью. На круге имеется надпись «Юный осводовец». Внутри спасательного круга изображен сюжет: на фоне спасательного катера юный осводовец передает сигнал с помощью флажного семафора. Внизу из-под спасательного круга выступают лапы адмиралтейского якоря, а сверху слева и справа от спасательного круга расположены два вымпела ОСВОДа (старый и новый). Между вымпелами проходит синяя лента с надписью «ОСВОД СССР». Над надписью расположена красная пятиконечная звезда.

141. Знак «Юный друг ОСВОДА»

Существовал еще нагрудный знак юного друга Общества спасания на водах. Он выполнен в виде штурвала, на ободе которого выбита надпись «Юный друг ОСВОДА». Центральная часть знака разделена на две части: нижняя покрыта синей эмалью, символизирующей море, по которому идет судно, а в верхней изображен вымпел общества. Знак изготовлен из серебра.

142. Рисунок знака «Юный друг ОСВОДА». 1932 г.

В газете «Водный транспорт» (22 июля 1932 г.) обнаружена фотография еще одного знака «Юный друг Общества спасания на водах», который несколько отличается от вышеописанного наличием юного осводовца в бескозырке, на ленте которой видна надпись «ОСВОД». Элементом знака является надетый на веретено якоря Холла спасательный круг с надписью «СССР». Вся композиция помещена внутри штурвала с надписью «Юный друг ОСВОДа». Верхнюю часть знака обрамляет вымпел общества.

143. Знак лучшего ударника ОСВОДа. 1932 г.

Знак введен в 1932 г., он выполнен в виде белого эмалевого с красными перемычками спасательного круга, надетого на вершину треугольника, который увенчан красной звездой. В центре знака изображено судно под красным флагом и с дымящейся трубой. На борту судна имеется надпись «ОСВОД», а на спасательном круге — «Лучшему ударнику». На расположенном в нижней части знака овальном шильдике выбито «1932».

144. Жетон победителя гонок на спасательных шлюпках в 1928 г.

145. Жетон победителя гонок на шестивесельных ялах в 1930 г.

Среди членов Общества спасания на водах часто проводились соревнования по водным видам спорта (как правило, по гребле и плаванию). Иногда, кроме грамот, победителей награждали жетонами. Так, в 1928 г.

142. Рисунок знака «Юный друг ОСВОДА». 1932 г.

143. Знак лучшего ударника ОСВОДа. 1932 г.

144. Жетон победителя гонок на спасательных шлюпках в 1928 г.

145. Жетон победителя гонок на шестивесельных ялах в 1930 г.

жетоны получили победители гонок на спасательных четырехвесельных шлюпках, а в 1930-м — на шестивесельных ялах. Первый жетон выполнен в виде спасательного круга, надетого на два распашных весла. В нижней части жетона помещена лавровая ветвь, обвитая белой лентой с надписью «ОСНАВ» (Общество спасания на водах). Знак крепился с помощью цепочки. Основу второго жетона составляет спасательный круг с надписями «О-во спасания на водах — С.С.С.Р.». В центре круга размещены перекрещивающиеся серп и молот. Спасательный круг прикреплен к фигурному щитку с гладкой пластинкой для гравирования имени победителя гонок. Внизу жетона имеется изображение головы льва, обрамленной лавровыми ветвями.

ШЕФСКИЕ НАГРАДЫ

Организационное оформление шефских связей молодежи с флотом началось в 1922 г. Участники V съезда комсомола 16 октября 1922 г. постановили принять шефство над Красным Флотом Республики. В ознаменование этого события представителям флота вручили Красное знамя с надписью «Орлам Революции — морякам Красного Военного Флота Республики от V Всероссийского съезда РКСМ». Это знамя сейчас хранится в Центральном военно-морском музее.

В соответствии с решением съезда комсомола руководство шефской работой осуществлял Центральный комитет РКСМ через местные комсомольские организации. Были разработаны организационные формы руководства шефской работой, при Центральном комитете комсомола, губернских и уездных комитетах были созданы шефские комиссии по связям с флотом. Задача шефских комиссий заключалась в сборе денежных и материальных средств в фонд помощи флоту; в организации переписки с краснофлотцами и обмена делегациями; в регулярной посылке газет и художественной литературы на корабли и в части флота; в оказании необходимой помощи семьям военных моряков; в пропаганде идеи укрепления морской мощи государства и в подготовке достойных краснофлотцев и командиров.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

В 1858 г. горный инженер П. М. Обухов получил разрешение на постройку сталелитейного завода, а в 1860-м изготовленная им 12-фунтовая пушка прошла испытания и показала блестящие результаты. Вскоре образовалось Товарищество во главе с П. М. Обуховым и Н. И. Путиловым, заключившее с Морским ведомством контракт на изготовление орудий крупных калибров. Первыми постройками основанного 4 мая 1863 г. Обуховского сталелитейного завода были литейная и пушечная мастерские. Изготовленная на этом предприятии в 1866 г. пушка выдержала 3 тыс. выстрелов и на Всемирной выставке, проходившей в 1867 г. в Париже, удостоена золотой медали. Гордостью завода явилась 11-дюймовая пушка образца 1877 г. С 1880-го стали изготавливать 12-дюймовые орудия, с 1883-го — торпеды Уайтхеда, снаряды, броневые плиты, орудийные лафеты. С 1922 г. завод стал называться «Большевик».

После Крымской войны на судостроительных заводах Петербурга вместо парусных деревянных стали строить паровые броненосные корабли. Со стапелей сошли на воду броненосные фрегаты «Адмирал Грейг», «Князь Пожарский», двухбашенный монитор «Смерч». В Новом Адмиралтействе построили необычное по своей форме и не имевшее аналогов ни в России, ни за рубежом круглое судно — броненосец береговой обороны «Новгород». На этом

146. Знак «Крепи боевую мощь подшеф. К.С.М.»

корабле впервые установили трюмную водоотливную систему с поршневыми помпами. Суда круглой формы моряки называли «поповками» по имени конструктора адмирала А. А. Попова. Крупным успехом стала постройка броненосца «Петр Великий» — одного из самых сильных кораблей своего времени. Он имел водоизмещение 10 тыс. тонн, бронированные палубу и борта. В 1865 г. здесь создали первую в России броненосную батарею «Не тронь меня», на которой впервые в истории отечественного флота вместо гладкоствольных орудий установили нарезные. С 1892 г. развернулось строительство новых броненосцев типа «Полтава» водоизмещением свыше 10 тыс. тонн.

23 мая 1897 г. на верфи Нового Адмиралтейства заложили крейсер «Аврора». Это имя корабль унаследовал от фрегата, отличившегося в августе 1854 г. в отражении нападения англо-французской эскадры у Петропавловского порта (Петропавловск-Камчатский). 11 мая 1900 г. корабль спустили на воду, а 18 сентября 1903 г. он вошел в состав Балтийского флота.

146. Знак «Крепи боевую мощь подшеф. К.С.М.»

В честь будущих военморов устраивались торжественные собрания, митинги и даже массовые гуляния. Так, 23 декабря 1922 г. в Москве в Театре революции (ныне театр им. Маяковского) состоялось торжественное собрание Московской организации РКСМ, на котором участники Октябрьского вооруженного переворота и Гражданской войны, а также ветераны труда давали напутствие уходившей на флот молодежи. Торжественные проводы проходили в Петрограде, Харькове, Нижнем Новгороде и в других городах. Нагрудный знак «Крепи боевую мощь подшеф. К.С.М.» составляет частичку золотого фонда отечественной фалеристики. В круге, часть которого образует зубчатое колесо, в строю кильватерной колонны идут два линейных корабля. Над кораблями изображен летящий самолет, на корпусе которого надпись «СССР». На колесе надпись: «Крепи боевую мощь подшеф. К.С.М.». В правом верхнем углу изображено свисающее книзу алое знамя, в центре которого — пятиконечная звезда в круге. По периметру знак обрамлен венком из колосьев и дубовых листьев. В нижней части венок перетянут лентой.

Следуя обещаниям, комсомол активно вовлекал рабочую и крестьянскую молодежь в борьбу за укрепление мощи флота. Благодаря поддержке комсомола в 1924 г. крейсер «Аврора» и учебный корабль «Комсомолец» совершили первый заграничный поход. Корабли вышли из Кронштадта и, обойдя вокруг Скандинавского полуострова, посетили Архангельский порт. Возвращались корабли тем же маршрутом.

ЗНАКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА

Созданное в январе 1927 г. в результате слияния нескольких оборонных организаций Общество содействия обороне и авиационно-химическому строительству (ОСОАВИАХИМ) считало своей главной задачей патриотическое воспитание молодежи и ее подготовку к службе в Красной Армии и в Рабоче-Крестьянском Красном Флоте. С первых дней своего существования это общество развернуло бурную деятельность, основные аспекты которой находили свое отражение в нагрудных знаках и жетонах. Так, в неделю обороны среди населения членами этого общества, называемых в народе «осоавиахимовцами», распространяли нагрудный знак «Крепи оборону СССР» и «Крепя транспорт — крепишь оборону СССР». Средства от реализации этих знаков шли в фонд обороны страны.

147. Знак члена ОСОАВИАХИМа. 1928 г.

Во все времена своего существования оборонное общество страны имело так называемые членские знаки, являвшиеся одновременно и его эмблемой. Первый членский знак ОСОАВИАХИМа был утвержден президиумом Центрального совета общества 6 декабря 1928 г. Основу этого знака составляет шестерня с наложенной на нее красной звездой.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

В ходе Русско-японской войны (1904—1905 гг.) крейсер «Аврора» в составе 2-й Тихоокеанской эскадры совершил переход из Кронштадта на Дальний Восток, где принял участие в Цусимском сражении. Корабль прорвался в порт Манила, где был интернирован. В 1906 г. крейсер вернулся в Кронштадт. О событиях этой войны напоминают многие реликвии (сохранившиеся на корабле-музее «Аврора»), в том числе портрет погибшего командира корабля капитана 1 ранга Е. Р. Егорьева, помещенный в раму из обгоревших досок палубного настила и части брони крейсера, пробитой японским снарядом.

После ремонта корабль стал учебным. На нем проходили практику гардемарины Морского корпуса. С мая 1907 г. и до начала Первой мировой войны крейсер совершил несколько учебных походов. В 1917 г. команде пришлось принять участие в Октябрьском перевороте: крейсер стоял у Николаевского моста в готов-

147. Знак члена ОСОАВИАХИМа. 1928 г.

ности к обстрелу Зимнего дворца, где находилось Временное правительство.

В начале 1923 г. «Аврору» подремонтировали и сделали учебным кораблем возрождавшегося Рабоче-Крестьянского Флота, а в послевоенные годы его передали Нахимовскому военно-морскому училищу. 17 ноября 1948 г. крейсер поставили на вечную стоянку у Петроградской набережной. Позднее на берегу появилась стела с надписью: «Ордена Октябрьской революции Краснознаменный крейсер «Аврора» в ноябре 1948 года поставлен здесь на вечную стоянку» (архитектор В. А. Петров). В 1956 г. на корабле создали музей, ставший филиалом Центрального военно-морского музея.

148. Знак «Активист ОСОАВИАХИМ СССР»

149. Знак «Ударнику ОСОАВИАХИМА»

В центре знака помещены перекрещивающиеся винтовка и пропеллер, а в нижней — серп, молот и противогаз. Справа знак обрамляют колосья, а снизу — красная лента с надписью «ОСОАВИАХИМ СССР». Автором эскиза этого знака был Г. Д. Алексеев.

В мае 1941 г. президиум Центрального совета общества утвердил новое изображение членского знака. Он отличался от предыдущего знака тем, что на ленточке сохранилась надпись «ОСОАВИАХИМ», а в верхней части знака появился красный флаг, на который и была перенесена надпись «СССР». Но из-за начавшейся 22 июня 1941 г. Великой Отечественной войны этот знак не получил широкого распространения.

148. Знак «Активист ОСОАВИАХИМ СССР»

Существовало несколько наградных знаков оборонного общества. Самым первым был знак «Активист ОСОАВИАХИМ СССР», учрежденный президиумом Центрального совета общества 22 марта 1928 г. Этот знак был похож на первый членский знак ОСОАВИАХИМа. Отличие состояло в том, что в верхней части знака появилось красное знамя с надписью «Активист» и поменяли местами винтовку и пропеллер. Знак изготавливали двух размеров: 35×30 и 45×40 мм. Автором рисунка также был Г. Д. Алексеев.

149. Знак «Ударнику ОСОАВИАХИМА»

Существовал также знак, вручавшийся ударникам ОСОАВИАХИМа. Он представляет собой красное свисающее знамя с надписями «Ударнику ОСОАВИАХИМА» и «СССР», а в нижней части, в овальном медальоне, изображены стройка народного хозяйства и элементы первой эмблемы общества.

К 1935 г. ОСОАВИАХИМ располагал широкой сетью морских кружков, отрядов и клубов, которые не только готовили молодежь к службе на флоте, но и пропагандировали водные виды спорта среди населения страны. Члены ОСОАВИАХИМа ежегодно совершали десятки агитационных походов, во время которых пропагандировали традиции Красной Армии и Рабоче-Крестьянского Красного Флота.

150. Знак «Моряк»

В целях расширения массовых форм обучения молодежи основам морского дела 28 февраля 1939 г. Центральный совет ОСОАВИАХИМа ввел специальные нормы для получения учрежденных в том же году нагрудных знаков «Моряк» и «Юный моряк». Для получения этих знаков требовалось знать назначение Военно-Морского Флота, уметь определить по силуэтам типы кораблей, ходить на шлюпке под парусом и на веслах, знать флажный семафор, уметь пользоваться компасом, плавать, вязать морские узлы и т. д.

Знак «Моряк» представляет собой круг диаметром 28 мм, на котором расположен штурвал. Верхняя часть штурвала закрыта развевающимся Военно-морским флагом, под которым изображен линейный корабль. На штурвале выбита надпись «ОСОАВИАХИМ СССР». В нижней части штурвал обрамлен красной лентой с надписью «Моряк».

151. Знак «Юный моряк»

Первый образец знака «Юный моряк» представляет собой штурвал, в центре которого на голубом фоне изображена шлюпка под парусом. В верхней части на штурвале изображен адмиралтейский якорь с на-

1 января 1908 г., согласно указу Николая II, Новое Адмиралтейство и «Галерный островок» объединили в Адмиралтейский судостроительный завод. Особую страницу в истории этого завода занимает строительство подводных лодок, две из которых впоследствии стали кораблями-музеями: это Краснознаменная подводная лодка К-21, установленная в Североморске, а Краснознаменная и гвардейская подводная лодка С-56, установленная во Владивостоке. К серийному строительству подводных лодок адмиралтейцы приступили в начале 30-х гг. XX в. Затем стали строить атомные подводные лодки и глубоководные аппараты.

Судостроители Адмиралтейских верфей построили сотни судов торгового, промыслового, научно-исследовательского и технического флотов. Только в послевоенные годы здесь спустили на воду около 200 судов гражданского флота, в том числе первый в мире атомный ледокол «Ленин».

150. Знак «Моряк»

151. Знак «Юный моряк»

На острове треугольной формы, образованном рекой Мойкой, Адмиралтейским и Крюковым каналами, находится уникальный памятник русской морской истории и промышленной архитектуры XVIII в. — комплекс складов для хранения и сушки корабельного леса, так называемая Новая Голландия. Строительство складов началось в 1765 г. и продолжалось до конца 80-х гг. XVIII в. (архитекторы С. И. Чевакинский и Ж.-Б. Валлен-Деламот).

ложенной на нем красной звездой. Справа и слева от звезды на красной ленте выбита надпись «Юный моряк». На нижней части штурвала выбито «ОСОАВИАХИМ СССР». Диаметр знака — 23 мм. Знак изготовлен из латуни.

ФЛОТСКИМ СПОРТСМЕНАМ

В рассматриваемый период развития нашего государства массовому спорту уделялось большое внимание. В стране существовали тысячи спортивных клубов, где можно было заниматься любыми видами спорта под руководством опытных тренеров. Особенно большое внимание уделялось физической подготовке в армии и на флоте, а также в военно-учебных заведениях, в которых готовили будущих офицеров. В Военно-Морском Флоте регулярно проводились олимпиады и спартакиады по различным видам спорта. Все это нашло отражение в знаках и жетонах.

152. Наградной знак победителя спартакиады Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе. 1925—1926 гг.

Сохранился знак победителя соревнований по легкой атлетике Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе 1925—1926 гг. военного моряка А. Казакова. Его основу составляет якорь Холла, на котором наложен Военно-морской флаг и фигура метателя. Знак венчает красная пятиконечная звезда, а его правая часть обрамлена якорем-цепью.

ГОРОД МОРСКОЙ СЛАВЫ

В начале XVIII в. возле Адмиралтейства находились склады для просушки корабельного леса по «голландскому» способу. Моряки называли их Голландией. Когда же масштабы строительства парусных кораблей увеличились, склады оказались тесными; вновь построенные на искусственно образованном острове более вместительные склады стали называть Новой Голландией. В центре острова имеется бассейн (так называемый «гаванец»), на берегу которого строили мелкие гребные суда и плоты для доставки корабельного леса к местам постройки кораблей.

В 1915 г. Русское общество беспроволочных телеграфов установило в

152. Наградной знак победителя спартакиады Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе. 1925—1926 гг.

153. Наградной жетон победителя спартакиады Военно-морского инженерного училища

Новой Голландии радиостанцию Морского Генерального штаба, с помощью которой осуществлялась связь с Лондоном и Парижем, а также с кораблями Черноморского и Балтийского флотов. Просуществовала эта радиостанция до 1924 г.

С переходом к строительству металлических кораблей здания Новой Голландии стали использовать в ка-

154. Жетон за первое место в гонках на яхтах. 1928 г.

153. Наградной жетон победителя спартакиады Военно-морского инженерного училища

Не менее интересен жетон победителя спартакиады Военно-морского инженерного училища. Он представляет собой вертикально расположенный адмиралтейский якорь, на который наложен спасательный круг с надписью «В.М.И.У.». Внутри круга на синем эмалевом поле изображен футболист, выбрасывающий в игру мяч. К штоку якоря прикреплена цепочка для ношения жетона, а в средней части штока наложена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. Судя по манере исполнения, жетон мог появиться во второй половине 1920-х гг. Эту версию подтверждают и годы существования училища: открылось оно 1 марта 1923 г., а в апреле 1927-го стало называться Военно-морским инженерным училищем имени Ф. Э. Дзержинского. Между этими датами, по всей видимости, и был изготовлен этот жетон.

154. Жетон за первое место в гонках на яхтах. 1928 г.

Сохранился жетон за первое место в гонках на яхтах среди учебных отрядов военно-морских учебных заведений в 1928 г., который представляет собой фигурный щиток, покрытый синей эмалью, на него наложена яхта с парусами, покрытыми белой эмалью. На верхнюю часть щитка наложена красная пятиконечная звездочка с серпом и молотом. На оборотной стороне представленного жетона выполнена гравировка: «I — М. Г. Иванову — 1928 — уч. отр. ВМУЗОВ» (...— учебный отряд ВМУЗов).

155. Знак спартакиады ВМУЗов. 1934 г.

В 1934 г. проходила спартакиада военно-морских учебных заведений. Знак, который посвящен этой спартакиаде, выполнен в виде якоря, совмещенного с Военно-морским флагом (образца 1923 г.), на него наложен круглый медальон, покрытый красной эмалью с разрезным кольцом по контуру и с планкой в нижней половине. На планке надпись «Спартакиада», а на кольце — «ВМУЗ 1934». Надписи выполнены выпуклыми буквами. На медальоне наложена фигура спортсмена, перепрыгивающего через планку. На оборотной стороне знака номер и фамилия.

156. Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по боксу. 1934 г.

157. Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по штанге. 1934 г.

Победителям в каждом виде спорта вручался свой знак. Его основу составляет адмиралтейский якорь с цепью, поверх которого наложен спасательный круг с надписью «ВМУЗ РККА 1934 Спартакиада». В левом верхнем углу знака расположен развевающийся Военно-морской флаг. В центре спасательного круга на фоне судостроительного завода и Невы изображена фигура спортсмена. На приведенных в качестве иллюстраций знаках это боксер и штангист. На первом знаке на оборотной стороне выгравирована надпись: «I м. по боксу в средн. в.» (I место по боксу в среднем весе) и фамилия, а на втором — «I м. по штанге в тяжел. в.» и фамилия.

158. Наградной знак победителя второй спартакиады ВМУЗов. 1935 г.

Сохранился также знак спартакиады военно-морских учебных заведений 1935 г. Основу

155. Знак спартакиады ВМУЗов. 1934 г.

156. Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по боксу. 1934 г.

157. Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по штанге. 1934 г.

158. Наградной знак победителя второй спартакиады ВМУЗов. 1935 г.

159. Знак второй олимпиады морских сил Черного моря. 1927 г.

160. Наградной знак за первое место в третьей спартакиаде морских сил Черного моря. 1939 г.

знака составляет Военно-морской флаг, наложенный на голубой параллелограмм с надписью: «Спартакиада — ВМУЗ — 1935». Из-под флага выходит белая цифра 2, что свидетельствует о том, что в 1935 г. проходила вторая спартакиада военно-морских учебных заведений.

159. Знак второй олимпиады морских сил Черного моря. 1927 г.

В конце 1920-х гг. на флотах также проводились спортивные соревнования. В 1927 г. в Севастополе проходила вторая олимпиада морских сил Черного моря и выпущен знак, который выполнен в форме овала, образованного якорем-цепью и синей лентой с косицами. На ленте выбита надпись: «2-я ол. м. с. Ч. м.» (2-я олимпиада морских сил Черного моря), а в ее средней части наложена красная пятиконечная звезда с серпом и молотом. В центре овала помещены перекрещивающиеся адмиралтейский якорь, орудийный ствол, пропеллер и штанга. В нижней части якоря выбита дата проведения олимпиады — «1927».

160. Наградной знак за первое место в третьей спартакиаде морских сил Черного моря. 1939 г.

Существует знак за первое место в третьей спартакиаде морских сил Черного моря по штанге в 1939 г. в виде фигурного щитка на фоне адмиралтейского якоря. Внизу на щитке изображены ветки. На центр щитка наложен штангист с поднятой над головой штангой в одной руке. Сверху по высоте щита надпись «Спартакиада» и накладка с римской цифрой III. Слева от штангиста буквы — «МС» (морские силы), а справа — «ЧМ» (Черного моря). Щиток подвешен на цепочке к красной эмалевой звездочке с серпом и молотом. На оборотной стороне гравировка: «I место. Тяжелый вес. 1939».

161. Наградной жетон победителя соревнований по гиревому спорту морских сил Балтийского моря. 1929 г.

На Балтийском флоте также проходили спортивные соревнования и существовал даже типовой жетон, который выглядел следующим образом: спасательный круг, одна половина которого покрыта белой эмалью, а вторая красной. Пространство внутри спасательного круга покрыто красивой синей эмалью, причем в нижней половине визуальное ощущение моря, а в верхней — восходящего солнца. На верхней половине спасательного круга надпись «М.С.Б.М.» (морские силы Балтийского моря), а на нижней — «1929». Сверху по высоте на спасательном круге — две лавровые веточки и красная эмалевая звездочка с серпом и молотом. Между звездочкой и спасательным кругом — римская цифра V. В центре спасательного круга накладка, отражающая определенный вид спорта. Жетон подвешен на цепочке. Среди приведенных в качестве иллюстраций — жетоны победителей по гиревому спорту, прыжкам в воду, ватерполу, гребле и лыжам.

На одном из жетонов накладка: спортсмен, держащий над головой гирю. На оборотной стороне этого жетона имеется надпись: «II м. — легкий вес — Крутов».

162. Наградной жетон за первое место по водному поло морских сил Балтийского моря. 1929 г.

Жетон имеет накладку с изображением ватерполиста. На оборотной стороне надпись: «I м. к-ды водн. поло. — Власко-Власов» (I место команды водного поло...).

161. Наградной жетон победителя соревнований по гиревому спорту морских сил Балтийского моря. 1929 г.

честве складов. В конце XIX в. на острове появились опытовый бассейн и химическая лаборатория, в которой работал Д. И. Менделеев.

Петербург справедливо считают морской столицей России, потому что

162. Наградной жетон за первое место по водному поло морских сил Балтийского моря. 1929 г.

163. Наградной жетон за второе место по гребле на барказах морских сил Балтийского моря. 1929 г.

164. Наградной жетон за призовое место в лыжных гонках на первенство морских сил Балтийского моря. 1929 г.

на берегах Невы сосредоточены бóльшая часть отечественного судостроения, почти все морские научно-исследовательские институты, конструкторские бюро, морские учебные заведения, библиотеки и архивы. По числу морских памятников и музеев Петербург не уступает ни одному городу мира.

163. Наградной жетон за второе место по гребле на барказах морских сил Балтийского моря. 1929 г.

Имеется жетон с накладкой в виде перекрещивающихся весел, венка и римской цифры II. Этот жетон вручали призерам гонок на барказах. На оборотной стороне жетона надпись: «II — за греблю — Богданов — барказы».

164. Наградной жетон за призовое место в лыжных гонках на первенство морских сил Балтийского моря. 1929 г.

На оборотной стороне жетона с накладкой лыжника имеется надпись: «За I м. в лыж. пробеге 5 км — в эстаф. 4×3000 м — Соболеву» (За I место в лыжном пробеге 5 км — в эстафете...).

165. Наградной жетон за призовое место по прыжкам в воду на олимпиаде морских сил Балтийского моря. 1931 г.

На призовых жетонах по соревнованиям в 1931 г. не указана дата и нет римской цифры, ранее обозначавшей порядковый номер спартакиады. На представленном жетоне помещена фигура спортсмена в прыжке. На оборотной стороне надпись: «Олимпиада Балт-флота — II место за произвольные прыжки — А. Власову. 1931 г.».

166. Наградной жетон за первое место по плаванию на первенство морских сил Балтийского моря. 1933 г.

Призовые жетоны по соревнованиям морских сил Балтийского моря 1933 г. отлича-

ются от вышеописанных наличием справа и слева военно-морских флагов. Кроме того, жетон подвешивался с помощью цепочки к прямоугольному ромбику, покрытому красной эмалью с белой окантовкой. На ромбик наложены два перекрещивающихся якоря. На представленном жетоне изображен пловец. На оборотной стороне представленного жетона надпись: «За I место по плаванию И.У.Р. — Н. Дементьеву. 1933 г.».

167. Знак Кронштадтского морского яхт-клуба

В 1930-е гг. был изготовлен знак, основу которого составили два перекрещивающихся адмиралтейских якоря, поверх которых наложен спасательный круг. На спасательном круге, покрытом белой и красной эмалями, выполнена надпись «КМЯХ» (Кронштадтский морской яхт-клуб). Внутри спасательного круга на синем фоне изображена яхта.

168. Знак победителя гонок на шестивесельных ялах на первенство Военно-Морского Флота. 1940 г.

Великолепно выглядит знак, вручавшийся победителям парусно-гребных гонок на первенство Военно-Морского Флота 1940 г. В круге, обрамленном синей лентой с надписью «Победитель гонок ВМФ», изображена идущая под парусами с креном на правый борт шлюпка. Верхняя часть знака закрыта развевающимся Военно-морским флагом, а в нижней расположена красная лента с выбитой датой соревнований — «1940».

165. Наградной жетон за призовое место по прыжкам в воду на олимпиаде морских сил Балтийского моря. 1931 г.

166. Наградной жетон за первое место по плаванию на первенство морских сил Балтийского моря. 1933 г.

167. Знак Кронштадтского морского яхт-клуба

168. Знак победителя гонок на шестивесельных ялах на первенство Военно-Морского Флота. 1940 г.

169. Наградной знак победителя спортивных соревнований Народного комиссариата водного транспорта. 1935 г.

170. Знак победителя соревнований на приз «Готов к труду и обороне»

169. Наградной знак победителя спортивных соревнований Народного комиссариата водного транспорта. 1935 г.

В 1935 г. прошла первая спартакиада Народного комиссариата водного транспорта по морским видам спорта. Память об этих соревнованиях оставил скромный нагрудный знак.

170. Знак победителя соревнований на приз «Готов к труду и обороне»

Существует также знак, сохранивший память о спортивных соревнованиях, которые проводились в Военно-Морском Флоте по программе комплекса «Готов к труду и обороне».

171. Наградной жетон яхт-клуба Краснознаменного Балтийского флота

Имелся призовой жетон яхт-клуба Краснознаменного Балтийского флота. Его основу составляет вертикально расположенный адмиралтейский якорь, на который наложен спасательный круг. На верхнем белом эмалевом поле спасательного круга надпись: «Яхт — Балт-флот — клуб». Внутренняя часть спасательного круга покрыта голубой эмалью, а поверх круга наложена яхта под парусами. Жетон с помощью цепочки прикреплен к круглому медальону белого цвета с красной пятиконечной звездочкой, между лучами которой имеется надпись «Я.К.К.Б.Ф.» (Яхт-клуб Краснознаменного Балтийского флота).

172. Памятный жетон победителя соревнований по перетягиванию каната

Большой популярностью среди моряков пользовались состязания по перетягиванию

каната. Сохранился жетон победителя соревнования — это фигурный серебряный медальон, на лицевой стороне которого выгравированы адмиралтейский якорь и текст — «Кронштт. Ц.В.М.К.». На оборотной стороне — надпись: «I приз за перетягивание каната — командный», то есть состязания проходили в Кронштадте, а их победителем стали спортсмены Центрального военно-морского клуба.

Моряки также получали знаки «Готов к труду и обороне» (1-й и 2-й ст.). Ношение этих нагрудных знаков было разрешено приказом Реввоенсовета СССР № 212 от 32 декабря 1931 г. Знаки имели тот же статус, что и знаки за стрелковую подготовку; носились на левой стороне груди. Первый знак был выполнен в форме кольцевой зубчатой шестерни, на которую накладывалась красная пятиконечная звезда с лучевой насечкой под эмалью. На звезде изображен спортсмен, бегущий влево и рвущий финишную ленточку с надписью «Готов к труду и обороне». Знак с помощью двух цепочек подвешивался к красной квадратной колодочке, имеющей надпись в три строки «ЦИК — СССР — ВСФК». Все детали знака посеребрены. За основу знака «Готов к труду и обороне 2-й ст.» был взят предыдущий знак, но верх шестерни был прикрыт развевающимся влево красным флагом с надписью «Готов к труду и обороне». В навершии древка — пятиконечная звездочка. От него ниспадают два шнура с кистями. На шестерню наложена красная пятиконечная звезда, на которой изображен спортсмен, бегущий влево и рвущий финишную ленточку. Внизу, на ободе шестерни, имеется выпуклая надпись «2-й ст.». Рисунки знаков менялись в 1939—1941 гг.

171. Наградной жетон яхт-клуба Краснознаменного Балтийского флота

172. Памятный жетон победителя соревнований по перетягиванию каната

ПРИЛОЖЕНИЕ

НЕАТРИБУТИРОВАННЫЕ ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ

Таблица. **Знаки и жетоны Российского флота 1917—1945 гг.**

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
1	Первый знак красноармейца (краснофлотца). 1918 г.	
2	Первый нагрудный знак красного командира. 1918 г.	
3	Нагрудный знак за окончание Воздухоплавательной школы	
4	Медаль в память Октябрьского переворота 1917 г.	
5	Делегатский знак Второго конгресса Коминтерна	
6	Жетон участника Октябрьского переворота 1917 г.	
7	Жетон в память первой годовщины Октябрьского переворота 1917 г.	
8	Наградной жетон участников боевых действий на Восточном фронте и на Волжской военной флотилии	
9	Жетон «V-и летие Красной Армии и Флота». 1923 г.	
10	Рисунок знака «За отличную стрельбу». 1923 г.	
11	Знак «За отличную стрельбу». 1924 г.	
12	Знак «За отличную артиллерийскую стрельбу». 1936 г.	
13	Знак «За отличную артиллерийскую подготовку». 1936 г.	
14	Знак «Лучшему ударнику военной стройки». 1934 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
15	Знак «Снайпер ОСОАВИАХИМ»	
16	Знак «Ворошиловский стрелок ОСОАВИАХИМ»	
17	Знак «Ворошиловский стрелок РККА» 2-й ступени	
18	Знак «Отличник Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота». 1935 г. (неутвержденный образец)	
19	Знак «Отличник ВМФ» (серебряный). 1939 г.	
20	Знак «Отличник ВМФ» (бронзовый). 1939 г.	
21	Знак «Отличный торпедист». 1942 г.	
22	Знак «Отличный подводник». 1942 г.	
23	Знак «Отличный артиллерист». 1942 г.	
24	Знак «Отличный пулеметчик». 1942 г.	
25	Знак «Отличный танкист». 1942 г.	
26	Знак «Отличный минометчик». 1942 г.	
27	Знак «Отличный стрелок». 1942 г.	
28	Знак «Снайпер». 1942 г.	
29	Жетон победителя состязаний по сигналопроизводству. 1929 г.	
30	Жетон победителя состязаний по заряжанию артиллерийских орудий. 1929 г.	
31	Жетон в память 5-летия подъема Военно-морского флага на линейном корабле «Парижская коммуна». 1929 г.	
32	Жетон за отличную службу на линейном корабле «Марат». 1930 г.	
33	Знак «Гвардия» (для начальствующего состава и мичманов). 1942 г.	
34	Знак «Гвардия» (для старшинского и рядового состава). 1942 г.	
35	Знак «Гвардия». 1942 г.	
36	Знак «Командир подводной лодки». 1942 г.	
37	Знак «Командир подводной лодки». 1943 г.	
38	Знак «Командир подводной лодки». 1943 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
39	Знак «Отличный воздушный боец». 1928 г.	
40	Знак «Морской летчик»	
41	Знак за окончание летного училища ВМФ	
42	Знак за окончание инженерно-технического авиационного училища ВМФ	
43	Знак «Парашютист». 1931 г.	
44	Знак «Инструктор парашютного спорта»	
45	Знак «Инструктор парашютного спорта, выполнивший 300 и более прыжков»	
46	Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 200 и более прыжков». 1934 г.	
47	Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 300 и более прыжков». 1934 г.	
48	Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 500 и более прыжков». 1934 г.	
49	Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 600 и более прыжков». 1934 г.	
50	Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 700 и более прыжков». 1934 г.	
51	Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 800 и более прыжков». 1934 г.	
52	Знак в память 15-летия ВЧК—ГПУ. 1932 г.	
53	Жетон за безупречную работу на судостроительном заводе им. А. Марти. 1923 г.	
54	Жетон ударника социалистического соревнования судостроительного завода им. А. Марти. 1929 г.	
55	Знак активного участника первой пятилетки завода им. А. Марти. 1929 г.	
56	Жетон лучшего ударника социалистического соревнования завода им. А. Марти	
57	Знак за отличия, проявленные при возрождении Балтийского завода. 1925 г.	
58	Знак за успехи в социалистическом соревновании на Северной судостроительной верфи	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
59	Жетон в память спуска на воду сухогруза «КИМ». 1931 г.	
60	Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи»	
61	Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи». 1931 г.	
62	Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста». 1928 г.	
63	Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста»	
64	Жетон выпускника Фабрично-заводского ученичества Северной судостроительной верфи. 1931 г.	
65	Знак «Отличник Всесоюзного социалистического соревнования Наркомата судостроительной промышленности». 1942 г.	
66	Знак лучшего ударника «Судопроекта»	
67	Жетон лучшего ударника Северной судостроительной верфи	
68	Жетон-пропуск на Николаевский судостроительный завод им. А. Марти	
69	Жетон-пропуск на Севморзавод	
70	Знак в память спуска на воду 50-го торпедного катера. 1932 г.	
71	Знак в память проведения второго рейса с ударниками труда СССР вокруг Европы. 1931 г.	
72	Знак лучшего ударника учебного парусного судна «Товарищ»	
73	Жетон лучшего ударника Советского торгового флота	
74	Жетон подносной	
75	Жетон лучшего ударника Советского торгового флота	
76	Жетон лучшего ударника учебы Советского торгового флота	
77	Жетон Морского управления Каспийского бассейна Советского торгового флота	
78	Жетон лучшего ударника Ленинградского торгового порта	
79	Жетон лучшего ударника Нижегородского учебного комбината речного транспорта им. Зайцева	
80	Жетон выпускника Школы ученичества «Юный водник». 1926 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
81	Жетон выпускника Школы водного транспорта. 1933 г.	
82	Наградной знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.	
83	Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. (серебряный)	
84	Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. (бронзовый)	
85	Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.	
86	Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г.	
87	Знак в память 10-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1928 г.	
88	Знак «Ударнику водного транспорта». 1933 г.	
89	Знак за ударную работу во Всероссийском союзе работников водного транспорта. 1933 г.	
90	Знак в память 15-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1933 г.	
91	Рисунок знака «Союз работников водного транспорта»	
92	Знак «Ударнику водного транспорта»	
93	Знак ударника водного транспорта. 1932 г.	
94	Знак «Почетному работнику морского флота». 1939 г.	
95	Знак «Почетному работнику морского флота»	
96	Знак «Отличник социалистического соревнования Наркомата речного флота»	
97	Знак-пропуск на территорию Николаевского военного порта	
98	Знак ударника Московской водной системы	
99	Знак строителя канала Москва—Волга	
100	Знак «Капитан дальнего плавания»	
101	Знак «Механик первого разряда»	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
102	Знак «Штурман-девиатор»	
103	Флаг Центрального управления морского транспорта	
104	Вымпел Центрального управления морского транспорта	
105	Вымпел организации «Дальстрой»	
106	Вымпел Балтийского морского пароходства	
107	Вымпел организации «Главрыба»	
108	Флаг Военно-Морского Флота	
109	Вымпел Министерства морского флота	
110	Вымпел Министерства морского флота	
111	Вымпел Министерства морского флота	
112	Вымпел Главного северного морского пути	
113	Вымпел Главного северного морского пути	
114	Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1924 г.	
115	Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1929 г.	
116	Знак «Почетному полярнику» (серебряный)	
117	Знак «Почетному полярнику» (бронзовый)	
118	Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути	
119	Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути	
120	Знак в память 50-летия Ленинградского техникума водных путей сообщения. 1926 г.	
121	Жетон в память 5-летия Центральной водолазной базы Народного комиссариата путей сообщения. 1924 г.	
122	Знак специалиста Экспедиции подводных работ особого назначения	
123	Знак участника спасательной экспедиции на ледоколе «Красин» в 1928 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
124	Знак участника спасения парохода «Ильич». 1932 г.	
125	Знак Общества спасания на водах (ранний)	
126	Знак члена Общества спасания на водах. 1928 г.	
127	Знак «За спасение утопающих»	
128	Знак Ленинградского общества спасания на водах	
129	Рисунок золотого наградного знака «За спасение утопающих» (первый вариант)	
130	Серебряный наградной знак «За спасение утопающих» (первый вариант)	
131	Рисунок серебряного наградного знака «За спасение утопающих» (второй вариант)	
132	Серебряный наградной знак «За особые заслуги»	
133	Знак члена Общества спасания на водах. 1933 г.	
134	Знак активиста Общества спасания на водах. 1933 г.	
135	Наградной знак «За спасение утопающих». 1935 г.	
136	Вымпел Общества спасания на водах. 1932 г.	
137	Флаг Общества спасания на водах	
138	Вымпел Общества спасания на водах	
139	Знак водоспасателя Союза общества спасания на водах СССР. 1938 г.	
140	Знак «Юный осводовец»	
141	Знак «Юный друг ОСВОДА»	
142	Рисунок знака «Юный друг ОСВОДА». 1932 г.	
143	Знак лучшего ударника ОСВОДа. 1932 г.	
144	Жетон победителя гонок на спасательных шлюпках в 1928 г.	
145	Жетон победителя гонок на шестивесельных ялах в 1930 г.	
146	Знак «Крепи боевую мощь подшеф. К.С.М.»	
147	Знак члена ОСОАВИАХИМа. 1928 г.	

Продолжение табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
148	Знак «Активист ОСОАВИАХИМ СССР»	
149	Знак «Ударнику ОСОАВИАХИМА»	
150	Знак «Моряк»	
151	Знак «Юный моряк»	
152	Наградной знак победителя спартакиады Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе. 1925—1926 гг.	
153	Наградной жетон победителя спартакиады Военно-морского инженерного училища	
154	Жетон за первое место в гонках на яхтах. 1928 г.	
155	Знак спартакиады ВМУЗов. 1934 г.	
156	Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по боксу. 1934 г.	
157	Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по штанге. 1934 г.	
158	Наградной знак победителя второй спартакиады ВМУЗов. 1935 г.	
159	Знак второй олимпиады морских сил Черного моря. 1927 г.	
160	Наградной знак за первое место в третьей спартакиаде морских сил Черного моря. 1939 г.	
161	Наградной жетон победителя соревнований по гиревому спорту морских сил Балтийского моря. 1929 г.	
162	Наградной жетон за первое место по водному поло морских сил Балтийского моря. 1929 г.	
163	Наградной жетон за второе место по гребле на барказах морских сил Балтийского моря. 1929 г.	
164	Наградной жетон за призовое место в лыжных гонках на первенство морских сил Балтийского моря. 1929 г.	
165	Наградной жетон за призовое место по прыжкам в воду на олимпиаде морских сил Балтийского моря. 1931 г.	
166	Наградной жетон за первое место по плаванию на первенство морских сил Балтийского моря. 1933 г.	
167	Знак Кронштадтского морского яхт-клуба	

Окончание табл.

№ п/п	Наименование знака (жетона)	Примечание
168	Знак победителя гонок на шестивесельных ялах на первенство Военно-Морского Флота. 1940 г.	
169	Наградной знак победителя спортивных соревнований Народного комиссариата водного транспорта. 1935 г.	
170	Знак победителя соревнований на приз «Готов к труду и обороне»	
171	Наградной жетон яхт-клуба Краснознаменного Балтийского флота	
172	Памятный жетон победителя соревнований по перетягиванию каната	

ОГЛАВЛЕНИЕ

От авторов 3

ПЕРВЫЕ ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ КРАСНОЙ АРМИИ И ФЛОТА 5

1. Первый знак красноармейца (краснофлотца). 1918 г. 6
2. Первый нагрудный знак красного командира. 1918 г. 6
3. Нагрудный знак за окончание Воздухоплавательной школы 7
4. Медаль в память Октябрьского переворота 1917 г. 8
5. Делегатский знак Второго конгресса Коминтерна 9
6. Жетон участника Октябрьского переворота 1917 г. 10
7. Жетон в память первой годовщины Октябрьского переворота 1917 г. 11
8. Наградной жетон участников боевых действий на Восточном фронте и на Волжской военной флотилии 12
9. Жетон «V-и летие Красной Армии и Флота». 1923 г. 13

ЗА ОТЛИЧИЯ В СЛУЖБЕ 14

10. Рисунок знака «За отличную стрельбу». 1923 г. 14
11. Знак «За отличную стрельбу». 1924 г. 15
12. Знак «За отличную артиллерийскую стрельбу». 1936 г. 15
13. Знак «За отличную артиллерийскую подготовку». 1936 г. 16
14. Знак «Лучшему ударнику военной стройки». 1934 г. 16
15. Знак «Снайпер ОСОАВИАХИМ» 17
16. Знак «Ворошиловский стрелок ОСОАВИАХИМ» 17
17. Знак «Ворошиловский стрелок РККА» 2-й ступени 17
18. Знак «Отличник Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота СССР». 1935 г. (неутвержденный образец) 18
19. Знак «Отличник ВМФ» (серебряный). 1939 г. 18
20. Знак «Отличник ВМФ» (бронзовый). 1939 г. 18
21. Знак «Отличный торпедист».1942 г. 19
22. Знак «Отличный подводник». 1942 г. 21
23. Знак «Отличный артиллерист». 1942 г. 21
24. Знак «Отличный пулеметчик». 1942 г. 21
25. Знак «Отличный танкист». 1942 г. 21
26. Знак «Отличный минометчик». 1942 г. 21
27. Знак «Отличный стрелок». 1942 г. 21

28. Знак «Снайпер». 1942 г. ... 22
29. Жетон победителя состязаний по сигналопроизводству. 1929 г. ... 22
30. Жетон победителя состязаний по заряжанию артиллерийских орудий. 1929 г. ... 22
31. Жетон в память 5-летия подъема Военно-морского флага на линейном корабле «Парижская коммуна». 1929 г. ... 23
32. Жетон за отличную службу на линейном корабле «Марат». 1930 г. ... 24

МОРСКИМ ГВАРДЕЙЦАМ ... 25

33. Знак «Гвардия» (для начальствующего состава и мичманов). 1942 г. ... 26
34. Знак «Гвардия» (для старшинского и рядового состава). 1942 г. ... 26
35. Знак «Гвардия». 1942 г. ... 27

ПОДВОДНИКАМ ... 28

36. Знак «Командир подводной лодки». 1942 г. ... 32
37—38. Знак «Командир подводной лодки». 1943 г. ... 33

МОРСКИМ ЛЕТЧИКАМ ... 34

39. Знак «Отличный воздушный боец». 1928 г. ... 34
40. Знак «Морской летчик» ... 35
41. Знак за окончание летного училища ВМФ ... 36
42. Знак за окончание инженерно-технического авиационного училища ВМФ ... 36

МОРСКИМ ПЕХОТИНЦАМ ... 37

43. Знак «Парашютист». 1931 г. ... 37
44. Знак «Инструктор парашютного спорта» ... 38
45. Знак «Инструктор парашютного спорта, выполнивший 300 и более прыжков» ... 38
46. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 200 и более прыжков». 1934 г. ... 39
47. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 300 и более прыжков». 1934 г. ... 39
48. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 500 и более прыжков». 1934 г. ... 39
49. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 600 и более прыжков». 1934 г. ... 39
50. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 700 и более прыжков». 1934 г. ... 39
51. Знак «Мастер парашютного спорта СССР, выполнивший 800 и более прыжков». 1934 г. ... 41

ЧАСОВЫМ МОРСКИХ ГРАНИЦ ... 42

52. Знак в память 15-летия ВЧК—ГПУ. 1932 г. ... 44

СУДОСТРОИТЕЛЯМ ... 45

53. Жетон за безупречную работу судостроительном заводе им. А. Марти. 1923 г. ... 55
54. Жетон ударника социалистического соревнования судостроительного завода им. А. Марти. 1929 г. ... 56
55. Знак активного участника первой пятилетки завода им. А. Марти. 1929 г. ... 56
56. Жетон лучшего ударника социалистического соревнования завода им. А. Марти ... 57
57. Знак за отличия, проявленные при возрождении Балтийского завода. 1925 г. ... 57
58. Знак за успехи в социалистическом соревновании на Северной судостроительной верфи ... 58
59. Жетон в память спуска на воду сухогруза «КИМ». 1931 г. ... 58
60. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи» ... 59
61. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Союзверфи». 1931 г. ... 60
62. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста». 1928 г. ... 60
63. Жетон выпускника Школы заводского ученичества «Судотреста» ... 61
64. Жетон выпускника Фабрично-заводского ученичества Северной судостроительной верфи. 1931 г. ... 61
65. Знак «Отличник Всесоюзного социалистического соревнования Наркомата судостроительной промышленности». 1942 г. ... 61
66. Знак лучшего ударника «Судопроекта» ... 62
67. Жетон лучшего ударника Северной судостроительной верфи ... 63
68. Жетон-пропуск на Николаевский судостроительный завод им. А. Марти ... 63
69. Жетон-пропуск на Севморзавод ... 64
70. Знак в память спуска на воду 50-го торпедного катера. 1932 г. ... 64

РАБОТНИКАМ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ... 65

71. Знак в память проведения второго рейса с ударниками труда СССР вокруг Европы. 1931 г. ... 71
72. Знак лучшего ударника учебного парусного судна «Товарищ» ... 72
73. Жетон лучшего ударника Советского торгового флота ... 73
74. Жетон подносной ... 73
75. Жетон лучшего ударника Советского торгового флота ... 74
76. Жетон лучшего ударника учебы Советского торгового флота ... 74
77. Жетон Морского управления Каспийского бассейна Советского торгового флота ... 74
78. Жетон лучшего ударника Ленинградского торгового порта ... 75
79. Жетон лучшего ударника Нижегородского учебного комбината речного транспорта им. Зайцева ... 75
80. Жетон выпускника Школы ученичества «Юный водник». 1926 г. ... 76
81. Жетон выпускника Школы водного транспорта. 1933 г. ... 76
82. Наградной знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. ... 76
83—84. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. (серебряный и бронзовый) ... 77
85. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. ... 78

86. Знак в память 5-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1923 г. ... 78
87. Знак в память 10-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1928 г. ... 78
88. Знак «Ударнику водного транспорта». 1933 г. ... 79
89. Знак за ударную работу во Всероссийском союзе работников водного транспорта. 1933 г. ... 80
90. Знак в память 15-летия Всероссийского союза работников водного транспорта. 1933 г. ... 80
91. Рисунок знака «Союз работников водного траспорта» ... 80
92. Знак «Ударнику водного транспорта» ... 81
93. Знак ударника водного транспорта. 1932 г. ... 81
94. Знак «Почетному работнику морского флота». 1939 г. ... 82
95. Знак «Почетному работнику морского флота» ... 83
96. Знак «Отличник социалистического соревнования Наркомата речного флота» ... 83
97. Знак-пропуск на территорию Николаевского военного порта ... 84
98. Знак ударника Московской водной системы ... 84
99. Знак строителя канала Москва—Волга ... 85
100. Знак «Капитан дальнего плавания» ... 85
101. Знак «Механик первого разряда» ... 85
102. Знак «Штурман-девиатор» ... 86
103. Флаг Центрального управления морского транспорта ... 86
104. Вымпел Центрального управления морского транспорта ... 86
105. Вымпел организации «Дальстрой» ... 87
106. Вымпел Балтийского морского пароходства ... 87
107. Вымпел организации «Главрыба» ... 87
108. Флаг Военно-Морского Флота ... 88
109—111. Вымпел Министерства морского флота ... 88
112—113. Вымпел Главного северного морского пути ... 88

ЗА ПОХОДЫ НА ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ ... 89

114. Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1924 г. ... 91
115. Знак участника экспедиции на остров Врангеля. 1929 г. ... 92

ПОЧЕТНЫМ ПОЛЯРНИКАМ ... 94

116—117. Знак «Почетному полярнику» (серебряный и бронзовый) ... 94

ЗА ОКОНЧАНИЕ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ... 96

118. Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути ... 96
119. Знак выпускника Гидрографического института Главного северного морского пути ... 96
120. Знак в память 50-летия Ленинградского техникума водных путей сообщения. 1926 г. ... 97

ФЛОТСКИМ СПАСАТЕЛЯМ ... 98

121. Жетон в память 5-летия Центральной водолазной базы Народного комиссариата путей сообщения. 1924 г. ... 98
122. Знак специалиста Экспедиции подводных работ особого назначения ... 101

УЧАСТНИКАМ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ ... 102

123. Знак участника спасательной экспедиции на ледоколе «Красин» в 1928 г. ... 103
124. Знак участника спасения парохода «Ильич». 1932 г. ... 104

СПАСАТЕЛЯМ НА ВОДАХ ... 106

125. Знак Общества спасания на водах (ранний) ... 106
126. Знак члена Общества спасания на водах. 1928 г. ... 106
127. Знак за спасение утопающих ... 107
128. Знак Ленинградского общества спасания на водах ... 107
129. Рисунок золотого наградного знака «За спасение утопающих» (первый вариант) ... 107
130. Серебряный наградной знак «За спасение утопающих» (первый вариант) ... 107
131. Рисунок серебряного наградного знака «За спасение утопающих» (второй вариант) ... 108
132. Серебряный наградной знак «За особые заслуги» ... 109
133. Знак члена Общества спасания на водах. 1933 г. ... 109
134. Знак активиста Общества спасания на водах. 1933 г. ... 109
135. Наградной знак «За спасение утопающих». 1935 г. ... 110
136. Вымпел Общества спасания на водах. 1932 г. ... 110
137. Флаг Общества спасания на водах ... 111
138. Вымпел Общества спасания на водах ... 111
139. Знак водоспасателя Союза общества спасания на водах СССР. 1938 г. ... 111
140. Знак «Юный осводовец» ... 112
141. Знак «Юный друг ОСВОДА» ... 112
142. Рисунок знака «Юный друг ОСВОДА». 1932 г. ... 113
143. Знак лучшего ударника ОСВОДа. 1932 г. ... 113
144. Жетон победителя гонок на спасательных шлюпках в 1928 г. ... 113
145. Жетон победителя гонок на шестивесельных ялах в 1930 г. ... 113

ШЕФСКИЕ НАГРАДЫ ... 115

146. Знак «Крепи боевую мощь подшеф. К.С.М.» ... 116

ЗНАКИ ОБОРОННОГО ОБЩЕСТВА ... 117

147. Знак члена ОСОАВИАХИМа. 1928 г. ... 117
148. Знак «Активист ОСОАВИАХИМ СССР» ... 118
149. Знак «Ударнику ОСОАВИАХИМА» ... 118

150. Знак «Моряк» 119
151. Знак «Юный моряк» 119

ФЛОТСКИМ СПОРТСМЕНАМ 121

152. Наградной знак победителя спартакиады Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе. 1925—1926 гг. 121
153. Наградной жетон победителя спартакиады Военно-морского инженерного училища 122
154. Жетон за первое место в гонках на яхтах. 1928 г. 122
155. Знак спартакиады ВМУЗов. 1934 г. 123
156. Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по боксу. 1934 г. 123
157. Наградной знак победителя спартакиады ВМУЗов по штанге. 1934 г. 123
158. Наградной знак победителя второй спартакиады ВМУЗов. 1935 г. 123
159. Знак второй олимпиады морских сил Черного моря. 1927 г. 124
160. Наградной знак за первое место в третьей спартакиаде морских сил Черного моря. 1939 г. 124
161. Наградной жетон победителя соревнований по гиревому спорту морских сил Балтийского моря. 1929 г. 125
162. Наградной жетон за первое место по водному поло морских сил Балтийского моря. 1929 г. 125
163. Наградной жетон за второе место по гребле на барказах морских сил Балтийского моря. 1929 г. 126
164. Наградной жетон за призовое место в лыжных гонках на первенство морских сил Балтийского моря. 1929 г. 126
165. Наградной жетон за призовое место по прыжкам в воду на олимпиаде морских сил Балтийского моря. 1931 г. 126
166. Наградной жетон за первое место по плаванию на первенство морских сил Балтийского моря. 1933 г. 126
167. Знак Кронштадтского морского яхт-клуба 127
168. Знак победителя гонок на шестивесельных ялах на первенство Военно-Морского Флота. 1940 г. 127
169. Наградной знак победителя спортивных соревнований Народного комиссариата водного транспорта. 1935 г. 128
170. Знак победителя соревнований на приз «Готов к труду и обороне» 128
171. Наградной жетон яхт-клуба Краснознаменного Балтийского флота 128
172. Памятный жетон победителя соревнований по перетягиванию каната 128

ПРИЛОЖЕНИЕ 130
Неатрибутированные знаки и жетоны 130

ЗНАКИ И ЖЕТОНЫ РОССИЙСКОГО ФЛОТА 1917-1945

Это вторая книга четырехтомного издания, в котором впервые рассказывается об отечественных знаках и жетонах морской тематики

ПОЛИГОН
Санкт-Петербург

ISBN 5-89173-176-2